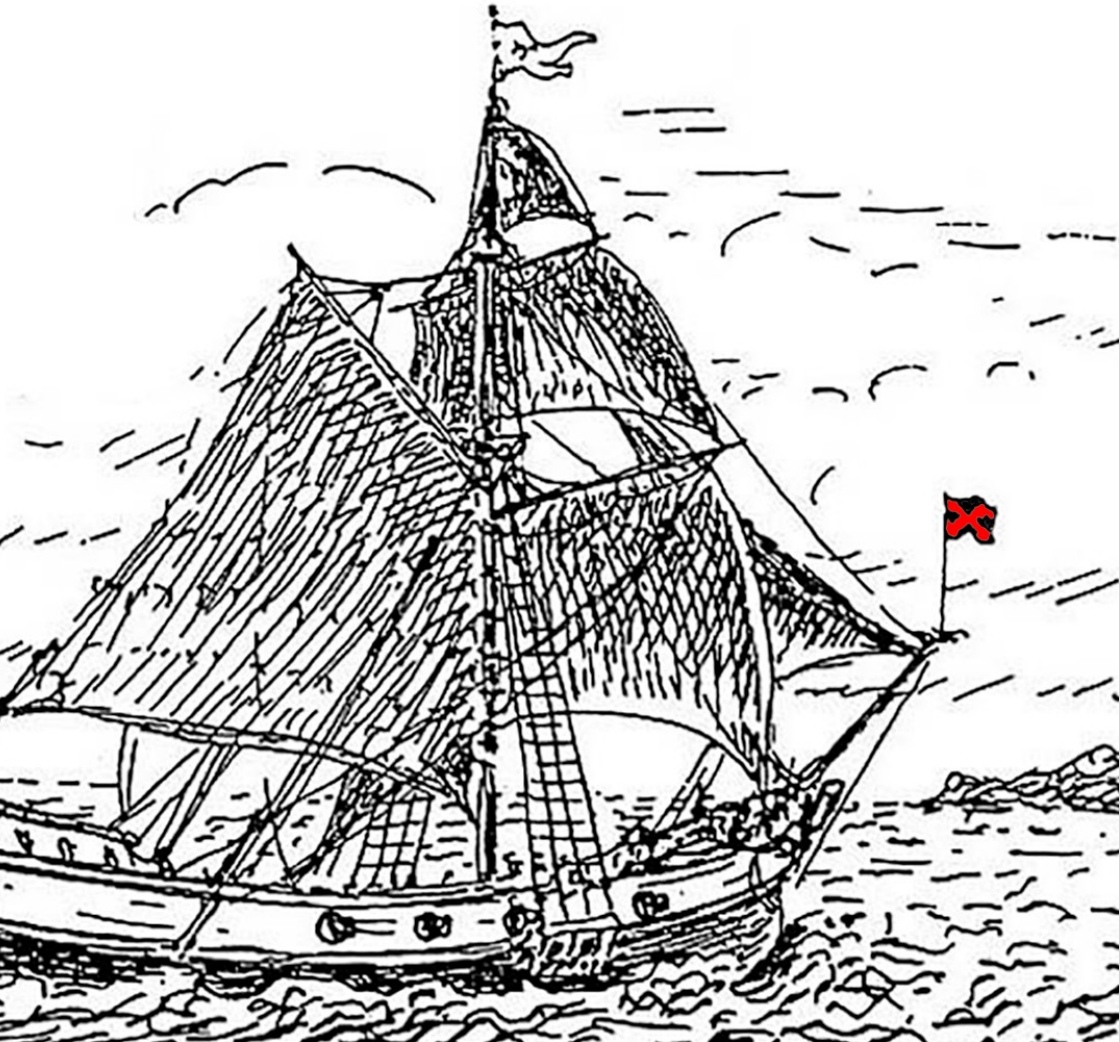
Francesc Costa

# EL PASO DEL NOROESTE

## UNA AVENTURA ÁRTICA ASOMBROSA
## SIGLOS XVI-XVII



El Paso del Noroeste, una aventura ártica asombrosa

Francesc Costa Oller

# EL PASO DEL NOROESTE
## una aventura ártica asombrosa
## siglos XVI-XVII

Crónicas de capitanes audaces, Hudson, Davis,
Frobisher, Hall, Baffin, Lindenow, Munk.
Hielo y tormentas, osos, ballenas,
nativos, naufragios y muerte.

Mataró, 2023

Memoria de mi padre,
navegó mares pacíficos,
me habló de Amundsen, de Heyerdahl,
de Hillary, de Tenzing, de los que vencían retos.
Y a ti, hija del mundo antiguo, donde el amor, otro desafío.

Portada. Barco *Gabriel*, dibujado de Martin Spangsberg en 1827. Kingo Jacobsen, N. (1992). «Vitus Bering». *Geografisk Tidsskrift. Danish Journal of Geography*, 92.

https://ub.academia.edu/FrancescCosta
https://archive.org/details/@francesc_costa
https://zenodo.org/communities/fco

# Índice


I. En lo desconocido 9
II. Los que vislumbraron el frío 61
Giovanni Cabot (1497) 64
Martin Frobisher (1576-1578) 66
John Davis (1585-1587) 83
George Weymouth (1602) 115
John Knight (1606) 119
Paréntesis español (1609) 123
Henry Hudson (1610-1611) 133
James Hall (1612) 147
Thomas Button (1612-1613) 178
William Gibbon (1614) 183
Robert Bylot (1615-1616) 184
William Hawkridge (1619) 198
Jens Munk (1619-1620) 200
Edward Pellham (1630) 255
Luke Foxe (1631) 270
Thomas James (1631-1632) 281
Greenland Company (1633-1634) 301
III. Hacia Groenlandia 313
John Cunningham (1605) 319
Godske Lindenow (1606) 343
Carsten Richardson (1607) 359
IV. Parry, Franklin, Amundsen 361
V. Bibliografía 377

«*fallé muy muchas islas pobladas con gente sin número … infinitas poblaciones pequeñas i gente sin número … fartos ríos y buenos y grandes que es maravilla; las tierras della son altas y en ella muy muchas sierras y montañas altíssimas … todas fermosíssimas, de mil fechuras, y todas andábiles y llenas de árboles de mil maneras i altas i parecen que llegan al cielo, i tengo por dicho que jamás pierden la foia, según lo puede comprehender, que los vi tan verdes i tan hermosos como son por mayo en Spaña, i dellos estavan floridos, dellos con fruto, i dellos en otro término, según es su calidad. I cantava el ruiseñor i otros paxaricos de mil maneras en el mes de noviembre por allí donde yo andava; ay palmas de seis o de ocho maneras, que es admiración verlas, por la diformidad fermosa dellas, mas así como los otros árboles y frutos e ieruas. En ella ay pinares a maravilla, e ay canpiñas grandíssimas, e ay miel, i de muchas maneras de aves y frutas muy diversas. En las tierras ay muchas minas de metales … ay muchas speciérías y grandes minas de oro y de otros metales*.» 15.2.1493. Colón, admirado.

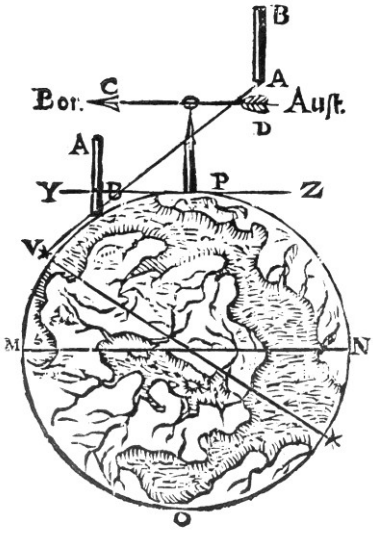
*We're on the road to nowhere,*
*let's find out where it goes.*
*It might be a ladder to the stars,*
*who knows?*

Gaviotas, sol relegado, esas gentes atentas, el relente. Ártico cruel, áspero, mares de antiguo esfuerzo de balleneros, y cuando asoma la ganancia, capitanes, navíos y tripulaciones se lanzan a horizontes ignorados. Siglo dieciséis, visionario Martin Frobisher, primero a la ventura, «pensando que la extensión del mar debía de tener un final, y en esta dirección alguna tierra su comienzo». Costearán el hielo sin esperanza de Groenlandia, *harbouring* inviernos letales en la bahía de Hudson indagando la ruta imaginada hacia Catay. Leer sus crónicas, seguir sus pasos inciertos que habitan geografías inexploradas naciendo en su mirada. Muerte a veces, fracaso siempre.

*Though winds, gail force*
*Will stear our course to insanity.*

The Fisherman's Friends

# I. En lo desconocido


B
A
Bor.
C
Auſt.
D
A
Y
B
P
Z
V
M
N
O

Aventureros, bajo el formidable impulso de Colón, se dirigen a horizontes atlánticos, a los territorios avistados y cálidos. Deslumbra a reyes y gentes ávidas la visión del mundo fermosíssimo, de especias, de metales, de oro, y se aprestan al desembarco. Ocasión de los grandes navegantes españoles, jornadas de Juan Ponce de León, Vasco Núñez de Balboa, Juan Pedro Díaz de Solís, Hernán Cortés, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Francisco Pizarro, Hernán de Soto, Francisco Vásquez de Coronado, Juan Sebastián Elcano.

Aventura marítima portuguesa de Fernandes Lavrador, Pêro de Barcelos, Vasco da Gama, Duarte Pacheco Pereira, Gaspar Corte Real, Pedro Alvares Cabral, João Rodrigues Cabrilho. Espanto de la legendaria expedición de Fernando de Magallanes alrededor del mundo, el visionario que quería «cercare et investigar terre nuove et incognite», escribe su cronista Antonio Pigafetta, el iluminado que soñó «una lunga navigazione per l'Oceano, ove impetuosi sono i venti e frequenti le borrasche, e di prendere una via da altri non tentata ancora, onde, per evitare alcuno cercarsse d'atterrirlo coll' aspetto de' pericoli e dissuaderlo dalla impresa, non volle manifestare a nessuno il suo progetto».

Los franceses también envían navegantes al oeste, que se dedican a la exploración y colonización del territorio en lo que hoy conocemos como Canadá, Quebec y la Louisiana, que llaman la Nouvelle-France. Jacques Cartier, el primero «de conduire des navires à la découverte de terres nouvelles dans le monde nouveau pour le Roi». Le siguen Samuel de Champla-

in, René Robert Cavelier de La Salle, Étienne Brûlé, Marc Lescarbot, Pierre-Esprit Radisson, Médard Chouart des Groseilliers.

Horizontes americanos ordenados por los españoles, la gran potencia naval, por los portugueses, por los franceses, y un territorio enorme por descubrir. Pero en el norte de Europa los marineros ingleses van a intentar cruzar los hielos perpetuos por mares desconocidos, aventura por tierras glaciares, *meta incognita*, estrechos, bahías, ensenadas, montañas de hielo, gentes hostiles, con el propósito de hallar un imaginado Paso al Noroeste, la puerta al Pacífico y su opulencia. Escribe el mercader Michael Lok, «tampoco necesito decir nada tocante a las riquezas naturales e infinitos tesoro y el gran tráfico de ricas mercancías que hay en esos países de Catay,[1] China, India y países de los alrededores.»

Lo intenta el navegante italiano Giovanni Caboto a las órdenes el rey inglés, que le da licencia para «descubrir e investigar, sean islas, países, regiones o provincias de paganos e infieles, sean en las partes del mundo que antes de ese momento fuesen desconocidas para todos los cristianos», y en 1497, a la sombra del segundo viaje de Colón, llega a la costa americana de Labrador, pero esta exploración inglesa no tiene continuidad.

La conjetura del Paso del Noroeste la popularizó el navegante inglés Humphrey Gilbert en los ambientes mercantiles y reales, donde circuló manuscrito su *A discourse of a disco-*

[1] Marco Polo llamó Catai al territorio entre los ríos Yangtsé y Amarillo, y se convirtió en una manera de designar a China.

*verie for a new passage to Cataia*.[2] Deducía por ciertos indicios la existencia de una ruta al Pacífico entre los hielos árticos, y la ofrecía a los comerciantes para «encontrar gran abundancia de oro, plata, piedras preciosas, telas de oro, sedas, toda clase de especias, mercancías de inestimable valor». Gilbert en 1565 presentó un memorial a la reina Elizabeth I para organizar una expedición, pero en aquel momento su proyecto no fue estimado. Entre los marineros las habladurías sobre viajes fantásticos y geografías imaginadas eran moneda corriente, uno de ellos, el inglés Thomas Cowles, cuenta que escucho en Portugal a un tal Martin Chacke afirmar que en 1567 había encontrado «un camino desde las Indias portuguesas a través de un golfo de *Newfound Land*». Ciertamente el ambiente era propicio para emprender aventuras hacia el oeste, y con la publicación en 1569 del mapa de Gerardus Mercator, adaptado a las necesidades de los navegantes, y en relación al viaje a China, el capitán Martin Frobisher «comenzó a idear en privado, y después consultó con sus amigos, y les planteó de manera clara, que ese viaje no solo era posible por el noroeste, sino también, como les pudo probar, fácil de realizar.»

Pronto grandes recursos van a ser ofrecidos por gentes reunidas en proyectos de comercio; por sociedades que explotan los caladeros árticos, la carne, el aceite, los huesos de ballena; por nobles y monarcas, que aportan crecidas sumas y sus navíos; seducidos todos por incontables quimeras, ávidos de nuevos dominios para sus coronas. Impulso de los caudales y esfuerzo de capitanes, pilotos, marineros, que van a internarse

[2] Publicado en Londres en 1576. Gilbert, era medio hermano de Walter Raleigh, el gran navegante y político inglés.

en lo inexplorado, donde ordena el frio, el hielo, el viento, «desierto yermo, donde hay inmensas montañas sin bosques, valles sin maíz ni pasto, y el mar con poca reserva de peces.»

Dibujaran mapas de nuevas geografías, nombran lo que ven por vez primera, mares y tierras, estrechos, islas, y lo descubierto se sitúa entre el oeste de Groenlandia y el este del actual Canadá. Costean la isla colosal, cruzan el estrecho de Davis y llegan al de Smith, lejanos 78º de latitud, serpentean la isla de Baffin, y por el dilatado estrecho de Hudson hacia la inmensa bahía, donde persisten y desesperan de encontrar el Paso del Noroeste, ese desafío arriesgado, esa muerte.

En estas páginas hablan los cuadernos de derrota de capitanes audaces, prosa forense, reiterada, *fog*, *wind, rain, flood, storm, snow, islands of ice, God being our only refuge,* y tambien lo novelesco, sorpresa de naufragios, rebeliones, hambre, dolencias, el horror de Jens Munk, el crimen de Henry Hudson, comercio con los nativos, a veces violencia, tanta vida en la desazón del mar.

## REYES

Exploraciones audaces, y los monarcas otorgan privilegios, barcos, dinero. Intrépidos capitanes alcanzan territorios en «nombre de Su Excelentísima Majestad la Reina». John Davis escribe que «complació a Su Divina Majestad mover mi corazón a proseguir, lo que espero será para Su Gloria, y agrado de toda mente cristiana.» En sus descubrimientos van a nombrar montañas, estrechos, islas, promontorios, con los apelativos de las casas reales. Thomas James en una isla helada eleva

una cruz con las enseñas de «Carlos I y la reina María, su esposa, rey y reina de Inglaterra, Escocia, Francia e Irlanda.»

Tiempo de reyes poderosos que ordenan, disponen, conceden cartas y patentes, documentos que establecen derechos legales exclusivos a comerciantes y empresas implicadas en la exploración de las regiones desconocidas, señalan términos y condiciones, responsabilidades, y la obligación de pagar impuestos. En este caso es una forma de favorecer la exploración de las regiones árticas y a la vez asegurarse el control del comercio. Entre otras gracias incluían la reducción o eliminación de aranceles en los puertos a los que la compañía o el comerciante tenían acceso.

Los monarcas deciden y ordenan privilegios, y en la exploración del Paso del Noroeste, esperada fuente de grandes riquezas, van a ser precisos en señalar los poderes de los capitanes y resguardar sus derechos. «Cartas patentes de Su Majestad la Reina otorgadas al capitán Adrian Gilbert[3] y otros, para la búsqueda y descubrimiento del Paso del Noroeste a China. Elizabeth, Reina por la gracia de Dios de Inglaterra, Francia e Irlanda, defensora de la fe, etc. [...] Por cuanto nuestro fiel y amado súbdito el caballero Adrian Gilbert de Sandridge, en el condado de Devon, a sus grandes costos y cargos ha trabajado y buscado, grande y seriamente, y aun viaja y busca, y por diversos medios se esfuerza y trabaja, el paso a China y las islas de Molucas, por el Noroeste, el Noreste o el Norte, hacia cuya parte o partes del mundo, ninguno de nuestros leales súbditos ha tenido hasta ahora ningún tráfico o comercio, pueda ser descubierta, conocida y frecuentada por los

[3] Era hermano de Humphrey Gilbert, pero el viaje señalado no se realizó.

súbditos de este nuestro Reino [...] por las consideraciones antedichas, y por diversas otras buenas consideraciones [...] hemos dado y otorgado [...] libertad, poder y plena autoridad al dicho Adrián Gilbert, y a cualquier otra persona que él o sus herederos asignen, y a sus asociados [...] a viajar, hacer un viaje, y por cualquier medio, pasar y salir de este nuestro Reino de Inglaterra, o cualquiera de nuestros reinos [...] y en dicha navegación, viaje o travesía, tener y usar tantos barcos, barcas, pinazas u otros navíos de cualquier cantidad o carga, con todo el suministro de hombres, víveres y todo tipo de provisiones necesarias, armaduras, armas, cañones, instrumentos y cualquier accesorio [...].

Y también damos y garantizamos a dicho Adrián Gilbert, y a sus asociados [...] pleno poder y autoridad absoluta para comerciar y hacer su residencia en cualquiera de dichas islas, países, regiones, provincias, territorios, mares, ríos, ensenadas, bahías y puertos, y todo tipo de otros lugares, con todas las mercancías, ganancias y emolumentos, en dicho lugar o cualquiera de ellos, expandiéndose y progresando con toda clase de privilegios, prerrogativas, jurisdicciones y regalías, tanto por mar como por tierra, cediendo y pagándonos a nosotros, nuestros herederos y sucesores, la décima parte de todo ese oro y plata, perlas, joyas, y piedras preciosas, o el valor de las mismas, según el dicho Adrian Gilbert y sus dichos asociados, sus herederos y cesionarios, sirvientes, factores o trabajadores, y todos o cualquiera de ellos encuentren, dicho décimo para ser entregado debidamente a nuestros oficiales u otros funcionarios nuestros, nuestros herederos o sucesores asignados a ellos, en las puertas de Londres, Dartmouth o Plymouth, en los cuales tres lugares el dicho Adrián Gilbert y sus

dichos asociados, sus dichos herederos y cesionarios, deberán acarrear, cargar, llegar y descargar, toda clase de géneros, bienes y mercancías cualesquiera del dicho viaje, y los nuevos negocios pertenecientes o relacionados. [...] En fe de lo cual lo hemos patentado en estas nuestras Cartas. Atestiguándolo nosotros en Westminster, el día seis de febrero, en el año veinte y seis de nuestro Reinado.»

Otro carta otorgada, en relación con la exploración de las regiones del Ártico, la decreta el rey Charles II en 1670 a la *Hudson's Bay Company*, garantizando el monopolio del comercio de pieles en la bahía de Hudson, «y todas las tierras y territorios que se encuentran dentro de los límites de dicha bahía, y todas las regiones que se encuentran en el norte y el oeste de las mismas, y que están dentro del alcance de nuestro dominio real.» La compañía también obtiene el derecho exclusivo de explorar y comerciar en la región, y gobernar y administrar el territorio, con la capacidad de nombrar a sus oficiales y juzgar y castigar a los delincuentes.

Los reyes conceden permisos y participan en las expediciones con recursos económicos, apoyo logístico, provisiones, asistencia en la planificación y organizando las rutas, ciertamente un trámite decisivo y obligado, aportando cartas náuticas y mapas detallados de las regiones a descubrir. Aunque en general el financiamiento iba a cargo de las sociedades interesadas, el control real de toda la operación es absoluto. Casi siempre las embarcaciones que se dirigien al Ártico pertenecen a las armadas reales inglesa o danesa, como es el caso de Jens Munk que cuenta con un «elegante barco insignia, y la balandra *Lamprenen*, de acuerdo a las amables órdenes de Su Majestad, habían sido puestos a punto, preparados y dotados

con tripulación, equipo, provisiones, munición y otros artículos necesarios para el viaje y expedición.»

Los años de reinado de Elizabeth I se producen los viajes de Martin Frobisher y John Davis. En tiempos del rey James VI, muchos capitanes lo van a intentar, Henry Hudson, James Hall, Thomas Button, William Gibbon, Robert Bylot. Con los capitanes Luke Foxe y Thomas James se vive el final de la gran época de las exploraciones, a causa de la falta de resultados y la inestabilidad política del reinado de Charles I. En Dinamarca, el rey Christian IV financió la expedición de Jens Munk a la búsqueda del paso, pero tuvo más interés en la colonización de Groenlandia hacia donde dispone tres expediciones.

## *ADVENTURERS*

En todas las crónicas va a aparecer un personaje clave, el *adventurer*, los comerciantes aventureros ingleses que desempeñaron un papel significativo en la economía de Europa. Eran gentes que se arriesgaron en tierras extranjeras –ellos o sus capitales– para encontrar nuevos mercados para el comercio, y regresar con bienes valiosos como especias, sedas y otros artículos suntuosos. A menudo se organizaban en gremios o compañías que reunían los recursos y el apoyo para emprender largos y peligrosos viajes. Contaban con una gran influencia política, ya que sus actividades los ponían en contacto con los gobernantes y nobles, y desempeñaron un papel grande en las exploraciones árticas, al financiar y equipar las expediciones que llevaron al descubrimiento de nuevas tierras. Nave-

gando por tantos mares, se convirtieron en una fuerza impulsora del crecimiento económico y la expansión europea los siglos XVI y XVII.

Las expediciones árticas van a ser posibles por sus aportaciones económicas y logísticas: *The Greenland Company of London; The Company of Merchants of London Trading to Greenland; Worshipfull Company of Merchant Adventurers of the City of Bristol; The Merchants of London Trading into East Indies,* y la que se formó con la intención del negocio naciente, *Company of the Merchants Discoverers of the North-West Passage*, conocida por *The Northwest Company,* y posterior a estas iniciativas primeras la *Hudson's Bay Company*.

Pero la principal era *The Companie of the Marchants Adventurers for the Discovery of New Trades*, conocida como *Muscovy Company*, fundada en Londres en 1551 y que se convierte en la primera por acciones. Se estableció con el objetivo de encontrar una ruta comercial hacia Asia que evitara el control comercial de la Liga Hanseática, de España y Portugal, en las rutas marítimas tradicionales. La compañía envió expediciones con el objetivo de encontrar un paso en dirección este, que no tuvieron éxito, pero logró establecer relaciones comerciales y diplomáticas con el Gran Ducado de Moscú. Privilegios en el comercio de pieles, especias, lino y otros productos, que la convirtieron en una activa compañía de negocios dedicada, también, a la caza de la ballena en torno a la isla *Spitsbergen* en régimen de monopolio. Bajo la dirección del mercader y navegante Michael Lok (1532-1621) organiza expediciones marítimas a diferentes lugares y entre ellos intenta la búsqueda del Paso al Noroeste. Lok se convertirá en principal factor del capitán Martin Frobisher, y a sus expensas aporta

todo lo necesario para los tres viajes que efectuó, arruinándose en la fallida operación, años después aun le reclaman las deudas en los tribunales por las mercancías suministradas.

Entre los aventureros detrás de los viajes aquí relatados señalar a John Wostenholme (1562-1639) de la *East India Company* y de la *Virginia Company*, uno de los mercaderes más ricos de Londres, interesado en promover la extensión del comercio inglés a través de los descubrimientos y la colonización, que financió varios viajes a la búsqueda del Paso del Noroeste. Factor de la expedición de Henry Hudson, que en agradecimiento nombró el cabo *Wolstenholme,* de las de Thomas Button, William Hawkridge, Luke Foxe y Robert Bylot, que llamó *Wolstenholme* a una isla y a un estrecho.

El mercader londinense William Sanderson (1547-1638) fue el factor de los viajes de John Davis, decisivo su soporte financiero y captando capitales para sus navegaciones árticas. Persona de gran relevancia social, y propietario de la *Fishmonger's Company,* se convirtió «en el más grande aventurero», y como homenaje Davis nombro el promontorio *Hope Sanderson*.

El mercader Hugh Hamersley (1565-1636) tenía importantes cargos en el gobierno de la ciudad de Londres, era miembro de la *Worshipful Company of Haberdashers,* relacionada con el comercio de seda, y gobernador de la *Worshipfull Company of the Muscovia Merchants,* que contaba con una flota ballenera que cuando se producía el deshielo operaba en el entorno de la isla *Spitsbergen*.

James Lancaster (1554-1618), navegante y mercader de la *East India Company,* organiza algunos viajes árticos, el capitán James Hall agradecido nombrará un río *Lancaster,* y el ca-

pitán Robert Bylot llama *Lancaster* un estrecho en los 74º, de futura gran importancia, porque al atravesarlo, al cabo de dos siglos, se descubrió como el único camino para llegar al estrecho de Bering cruzando los hielos, el Paso del Noroeste.

Reyes, nobles, cortesanos, aventureros, mercaderes grandes y pequeños, y todos los ciudadanos al exigirse impuestos para estas navegaciones, aportan ingentes capitales para un desenlace que fracasó en lo económico, pero perceptible en lo geográfico porque se descubrió y cartografió una parte del mundo desconocida.

## BARCOS

Un capitán va a surcar los mares con el barco que le ofrece el rey, porque los barcos de la travesía pertenecen a las armadas reales de Dinamarca y de Inglaterra. De pocas toneladas, *Michael* (20), *Gabriel* (25); en general entre las 50 y 70 toneladas, *Sunshine*, *Godspeed*, *Discovery*, *Heart's Ease*, *Resolution*, *Henrietta Maria*; y dos mayores, el *Mermaid* (120) y el *Ayde* (200). El que encabeza la expedición recibe el nombre de barco almirante o insignia, y el barco vicealmirante se encarga de mantener la vigilancia a popa.

Muchos de los barcos ingleses parten de los puertos y astilleros situados a lo largo del río Támesis. *Gravesend*, establecido el siglo XII, se utilizó para la exportación de lana y otros bienes. *Deptford*, del siglo XVI, un importante centro de construcción y reparación de barcos, y astillero real. En *Blackwall* también se construían y reparaban barcos, y se dedicaba a la exportación de mercancías como lana y té. La *sailor town* de

*Ratcliffe* a partir del siglo XIV se utilizó para acondicionar y aprovisionar barcos. Otros partieron de las poblaciones de *Harwich* y *Hull*, en la costa este, y de *Dartmouth* al sur. Todos los barcos daneses del puerto de Copenhague.

Con el barco preparado la expedición va a iniciar el viaje. La temporada de navegación empieza en primavera cuando se produce el deshielo, y el regreso en otoño, pero en algunos casos el rigor del tiempo y el mar helado les obliga a invernar, y esto podía ser –y era– la muerte.

Las naves y los que las manejan, oficiales, gentes prácticas, la marinería. En las expediciones, «el comandante en jefe de una flota se llamaba el general, y su barco era el almirante, y el segundo al mando era el teniente general, navegando en el vicealmirante. El capitán dirigía las operaciones bélicas, y el *master*[4] era responsable de la navegación y seguridad del barco, y de las mercancías, pero con frecuencia los dos oficios estaban unidos. El sobrecargo también era responsable de la carga, las salvaguardias y de las provisiones y el *romager* regulaba la estiba.» Entre otros oficios constan el *cockswain*, la persona encargada en un barco de manejar un bote a remo o

[4] El término *master* se refiere a la persona a cargo del barco, también conocido como comandante o capitán. Era el oficial máximo responsable de la seguridad del barco, la tripulación y los pasajeros, responsable de tomar las decisiones importantes relacionadas con la navegación y la operación del barco. También de la implementación de las políticas y procedimientos de seguridad, y de dirigir a la tripulación en el cumplimiento de sus tareas y responsabilidades. En general, el *master* es el oficial de mayor edad a bordo y su autoridad es final en todas las cuestiones relacionadas con la operación del barco. Pero en las crónicas que siguen, la utilización del título de *master* es ambigua, designa al patrón, al capitán, al amo, al contramaestre, al responsable de la navegación.

un bote auxiliar, responsable de su dirección y maniobra, y de la supervisión de los remeros y la seguridad del equipo a bordo. El *boatswain* era un oficial encargado del mantenimiento de las instalaciones y equipos a bordo, incluyendo los aparejos, las velas y las anclas. Además, podía ser responsable de la supervisión de los tripulantes en el desempeño de sus tareas diarias. Es un miembro clave de la tripulación, responsable de garantizar la seguridad y el buen funcionamiento del barco. Finalmente el piloto, en quien recae la parte principal de dirigir la nave a su destino, y ha de ser una persona experimentada, con grandes conocimientos de navegación astronómica. En estos viajes John Davis y William Baffin representan lo mejor de los profesionales de su tiempo. Pocos detalles se conocen de las tripulaciones, pero en el barco del capitán Waymouth se encuentra el capitán, el predicador, el cirujano, el contramaestre, el sobrecargo, el trompetista, el artillero, el piloto, el encargado del velamen, el carpintero, el mayordomo, el tonelero y la marinería.

En cuanto al contenido que cargaban es de interés la relación de un viaje del año 1634 a las islas *Spitbergen*, donde constan los «Materiales, víveres, municiones y otras cosas para el uso durante nueve meses de siete personas dejadas para pasar el invierno en la tierra de *Spitbergen*. [...] Primero, trece *firkins*[5] de pan duro. Un pequeño barril de galletas blancas. Dos barriles de mantequilla. Un *firkin* con veinticinco quesos. Un barril pequeño con quince quesos. Tres *firkins* de avena. Tres *firkins* de guisantes blancos. Un *firkin* y un barril pequeño de guisantes grises. Cinco *firkins* de bacalao. Cinco

[5] Un barril pequeño utilizado para líquidos, mantequilla o pescado.

barriles de carne. Un barril de tocino. Catorce *firkins* de cerveza de barco. Dos barriles pequeños de buena cerveza. Dos barriles de brandy. Vino francés. Un *firkin* de vinagre. Dos barriles de sal. Medio barril de salmuera. Seis recipientes de aceite de oliva. Diez libras de azúcar. Seis recipientes de jugo de limón. Veinte libras de tabaco. Seis docenas de pipas. Cincuenta libras de ciruelas. Dos libras de pasas largas y cuatro libras de redondas. Una libra de jengibre. Una libra de pimienta. Un cuarto de libra de nuez moscada. Dos onzas de canela. Una onza de clavo. Una onza de *mace*.[6] Un barril de mostaza. Medio kilo de jabón. Seis u ocho libras de velas. Ciento veinte tablones. Un barril lleno de utensilios de cocina y algunos clavos, etc. Treinta fanegas de carbón escocés. Veinticinco fanegas de turba. Tres fardos de leña. Un barril de fósforo. Una lámpara de cobre. Un manojo de algodón. Una estufa y sus accesorios. Seis palas de madera. Dos picas rayadas. Dos hachas de madera. Una tetera para cocinar. Una cazuela de cobre y unas cazuelas de barro. Dos brújulas colgantes. Tres brújulas de barca. Dos *four-hour glasses*. Seis *half-hour glasses*.[7] Un balde de madera. Una lata para beber. Un telescopio. Una hoja para quemar yesca. Cuatro mosquetes. Un *firelock*[8] corto y otro largo. Un barril de cerillas y perdigones. Un barril de pólvora. Un cuerno de pólvora. Dos libras de perdigones para el *firelock* largo. Una libra de perdigones peque-

[6] La cubierta exterior carnosa de la nuez moscada, seca como una especia.

[7] Se trata de dos relojes de arena, uno que medía cuatro horas y otro medía hora, indispensables para calcular la posición.

[8] Un tipo de arma de fuego, un mosquete con un mecanismo de chispa que consistía en un martillo que golpeaba un pedernal para producir una chispa que encendía la pólvora en la recámara del arma.

ños. Seis libros de salmos. Un Testamento. Un *house postil*.[9] Un libro para llevar un diario. Un paquete de plumas. Un bote de tinta. Tres cuadernillos de papel. Dos almanaques.»

En otro barco, sin tantos detalles, también constan las provisiones que cargaba: pan, sémola, cerveza, bistecs, ternera seca salada y en escabeche, cerdo, guisantes, frijoles, bacalao, pescado seco, abadejo, avena, y trigo. Y en menor cantidad, queso, manteca, aceite, vinagre, *aquavitae*, miel, semillas de mostaza, arroz, aceite de colza para lámparas, velas de cera y de sebo, barricas y recipientes para agua.

En un viaje del capitán John Davis en medio de la navegación los marineros se quejan de las raciones de comida, demasiado escasas, y ahora les repartirán en cada mesa de cinco personas, «cuatro libras de pan al día, doce cuartos de galón de cerveza, seis pescados de *Newland*, los días de carne un poco más de guisantes, y les quitamos la mantequilla y el queso.» Ciertamente, la alimentación era clave, y constituía un punto débil cuando el viaje se prolongaba y con el invierno las posibilidades de cazar disminuían. Luke Foxe señala que fue «proveído completamente por dieciocho meses, si el panadero, el cervecero, el carnicero y otros, eran señores de sus artes o profesiones, o no, no lo sé, pero estoy seguro que comí excelente carne grasa, cerveza fuerte, buen pan de trigo, buen abadejo islandés, mantequilla y queso del mejor, admirables

[9] Un libro de apostillas contiene comentarios o anotaciones sobre los textos bíblicos. Estas notas pueden incluir explicaciones de los textos originales en hebreo o griego, interpretaciones teológicas, contexto histórico o cultural, y cualquier otra información relevante que ayude al lector a comprender mejor la Biblia.

sake y *aquavitae*, guisantes, harina de avena, harina de trigo, aceite, especias, azúcar, fruta y arroz.»

En el viaje de Robert Bylot consta que «la comida ordinaria de los marineros consistía en pan, sémola, ternera salada en seco, ternera y cerdo en escabeche, guisantes, habas, bacalao y bacalao seco, cerveza y sidra. Otros artículos, que caían bajo el título de 'avituallamiento extraordinario', eran el queso, la mantequilla, el aceite dulce, el vinagre, el *aquavitae*, la miel, la mostaza, el arroz, el aceite para lámparas, las velas. Se prestó gran atención a la calidad de la carne, y la compañía sacrificó sus propias bestias en *Blackwall*. Se dieron instrucciones especiales para la dieta y la disciplina, y se emitieron fuertes mandatos sobre la necesidad de limpieza y otras precauciones para preservar la salud. El flagelo más terrible.»

Luke Foxe carga equipo médico, «en cuanto a cirugía, jarabes, caramelos, antídotos, bálsamos, gomas, ungüentos, emplastos, aceites, pociones, supositorios y píldoras purgantes, y en cuanto a instrumentos mi quirúrgico tenía suficientes.» Pero nada podían contra el escorbuto, enfermedad común entre los marineros que pasaban largos períodos en el mar sin fruta y verduras frescas, y diezmaba a la tripulación. El año 1634 mueren unos marineros, y «está más allá de toda duda que la fuente de su mudanza era el escorbuto ocasionado por su comida salada, sin ningún tipo de viandas, que les había provocado calambres en las extremidades y los había vuelto incapaces de hacer ejercicio.» Y en la tragedia más cruel mueren 61 tripulantes de escorbuto en el barco de Jens Munk.

En cuanto a ropaje, la expedición del capitán Weymouth carga pantalones, pieles de cordero, batas, gorros, vestidos, guantes, medias, camisas y chalecos. A veces, en las expedici-

ones se incluían soldados, para defenderse de los nativos, aunque el armamento no faltaba nunca. En el barco encontramos diversos tipos de cañones, culebrinas, culebrinas pequeñas, mosquetes, arcabuces, pistolas, espadas, alabardas, lanzas, arpones, flechas, arcos y fuegos artificiales.

En un viaje de Jens Munck, proyectado pero no realizado, con la finalidad de establecer en el Ártico un grupo permanente de personas, enumera como *necessaria,* «1. Buenos médicos, particularmente para el escorbuto. 2. Buenas vituallas, y carnes ahumadas en lugar de saladas. 3. Buena cerveza para los hombres, algo de vino y whisky. 4. Para la gente que han de permanecer en el país, harina, malta, algunas vituallas, sémola y guisantes. 5. Todo tipo de semillas y maíz. 6. Ropa de piel de oveja para los hombres, medias, zapatos y botas, zapatos de piel, mantas, abrigos. 7. Raquetas con las que viajar en la nieve. 8. Algunos artesanos, herrero, zapatero, sastre, albañil, tonelero, carpintero. 9. Recipientes para hacer cerveza, marmitas, molinillos de mano y algunas muelas pequeñas. 10. No hay que olvidar al piloto. 11. Alguien que entienda de minerales, y una persona que pueda dibujar. 12. Una gran pinaza y tres *jolly-boats*[10] noruegos.»

[10] Un *jolly-boat* es un tipo de bote pequeño, generalmente de remos y vela, que se utiliza para transportar personas o suministros desde un barco más grande hasta la costa o entre barcos. Pueden ser manejados por una o varias personas y, a menudo, están equipados con un mástil y una vela para aprovechar el viento.

## CAPITANES

Un barco y un capitán, ambiciosos, a las órdenes de reyes y de comerciantes, temerarios, los daneses de la armada real y origen noble, pero de los ingleses hay pocos datos de su actividad antes de encontrarlos rumbo al Ártico, gentes salidas de entornos populares que aprenden el oficio enrolados de jóvenes en barcos de aventura o de guerra, y en el caso más conocido, Martin Frobisher, historia de corsario pirateando barcos portugueses y franceses. Los capitanes dirigen y ordenan la navegación, establecen normas firmes de convivencia, que han de recordar con cierta asiduidad a la tripulación, inquieta por la comida, por las tempestades, marineros experimentados temerosos de lo desconocido, en estas navegaciones sin final, hacia ningún lugar. Luke Foxe ordena:

«1. Que toda la compañía, así como los oficiales y los demás, se compongan debidamente todos los días dos veces al toque de la campana para escuchar las oraciones públicas leídas tal como están autorizadas por la Iglesia, de manera piadosa y devota, como deben hacer los buenos cristianos.

2. Que nadie jure por Dios, ni use juramento profano ni blasfeme Su Santo Nombre, so pena de castigo severo.

3. Que ningún hombre pronuncie ninguna palabra vil o despectiva contra el honor de Su Majestad, nuestro reverenciado soberano, sus leyes u ordenanzas, o la religión establecida y autorizada por él aquí en Inglaterra, sino que como buenos súbditos oren debidamente por él.

4. Que nadie pronuncie palabras dudosas o desesperanzadas contra el buen éxito del viaje, ni manifieste ninguna duda al respecto, ya sea en público o en privado, durante el ran-

cho o a su compañero de guardia, o haga cualquier pregunta sobre la habilidad y conocimientos del oficial superior o inferior, o de la compañía, ni se ofrecerán a asociarse contra la autoridad de los mismos, bajo pena de un castigo severo, tanto para el que primero lo oiga y lo oculte, como para el iniciador.

5. Que ningún hombre se ofrezca a hurtar o robar ninguno de los bienes del barco o de la compañía, ni se ofrezca a forzar la bodega para disfrutar allí de las provisiones establecidas para toda la compañía del barco, ni que ningún oficial designado para el cargo y supervisión del mismo haga lo contrario de lo que se le señalará, y todos los hombres deberán tener cuidado de la necesaria conservación de los víveres y el combustible contenidos en el depósito, y que cada oficial sea tan cuidadoso con su almacén que después de un examen no se le encuentre que merece castigo.

6. Que nadie se queje de su ración de víveres ni robe nada de otros, ni provoque insultos, ya sea a superiores o iguales, en palabras injuriosas o de desafío que tiendan a inflamar la sangre o provoquen la cólera, recordando que un golpe o garrotazo comporta la ruptura de la paz de Su Majestad, y también por otras razones no puede quedar sin su castigo.

7. Que a la llamada del contramaestre toda la compañía comparezca sobre cubierta, y que el oficial traiga en seguida a todas las personas perezosas, ya sea con cuerda o con garrote, según lo merezcan en tales casos. Los intendentes se situarán en el entrepuente de dirección mientras el capitán, el comandante y los oficiales están almorzando o cenando.

8. Que todos los hombres observen debidamente la guardia, tanto anclados como a vela, y al cambio el contramaestre

o su compañero llamará a otro, todos juntos alabando a Dios con salmos y orando, y encomendando almas y cuerpos, barco y bienes, a la protección misericordiosa de Dios, suplicándole que nos conduzca, dirija y guíe, desde el principio hasta el final de nuestro viaje, y que nos haga prosperar. Amén.»

En la navegación del capitán Thomas Button la reina se interesa por el decoro y el orden moral, «que cada día haya asistencia religiosa en todos sus barcos para ofrecer a Su Divina Majestad el sacrificio de alabanza y acción de gracias por su paternal bondad y protección. Provea especialmente que se celebren los días santos, y su servicio sea observado cristianamente con buenas meditaciones. No deje que queden impunes las broncas ni los discursos profanos, ni los juramentos, ni las blasfemias a su santo nombre, ni las borracheras, ni las lascivias, por temor a su más grave indignación. Debe tener cuidado de prevenir todo motín entre su gente, y preservarlos, tanto como sea posible, de la traición y villanía de los salvajes y otras personas del este.» Lo religioso reiterado, entre esas gentes que viven en medio de un peligro extremo, constante, y la posibilidad de la muerte una certeza al alcance de un temporal, del hielo, de la enfermedad.

Los capitanes escriben detallados cuadernos de derrota, crónicas, algún acompañante también se dedica a relatar lo que encuentran, y la gente va a leer estos escritos gracias a Richard Hakluyt,[11] que en 1589 publica en Londres *The princi-*

[11] Richard Hakluyt (1552-1616), geógrafo inglés defensor de la idea de la expansión de Inglaterra a través de la exploración y colonización de América. Con ese fin, recopiló y publicó una gran cantidad de información de geografía e historia, incluyendo relatos de viajeros y exploradores, cartas y mapas, que publico en algunos libros para motivar a los inversores y colo-

*pall navigations, voiages, and discoveries of the English nations*. En este volumen da a conocer por vez primera los viajes de Martin Frobisher y John Davis. Otro inglés, Samuel Purchas, también se dedica a recopilar crónicas de viajeros, el año 1625 publica en Londres *Purchas his pilgrimes in five bookes*, que contiene las de John Cabot, George Weymouth, John Knight, James Hall, William Baffin y Robert Bylot. Jens Munk en 1624 publica en Copenhaguen la *Navigatio Septentrionalis* en danés, que no será traducida al inglés hasta 1907. Dos extensas crónicas van a conseguir un público amplio al ser editadas como libros. Thomas James en 1633, dos años después de su travesía por la bahía de Hudson, publica en Londres el relato del viaje, y concitó tanto interés que en 1635 Luke Foxe se decide a publicar, también en Londres, el relato de su aventura cuatro años antes.

## CARTAS

Mirada primigenia, asombrada, geografías sin nombre, mar helado, alturas que Gerardus Mercator quiere ordenar, el flamenco que en 1569 cartografió el mundo conocido «ad usum navigantium emendate accommodata»,[12] en su famoso mapa

---

nos ingleses. Su gran obra, *The principall navigations, voiages, and discoveries of the english nation* (1589), la continuó y recopiló Samuel Purchas en cuatro volúmenes bajo el título de *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes, contayning a history of the world in sea voyages and lande travells, by englishmen and others* (1625).

[12] El mapa de Mercator fue originalmente diseñado como una herramienta de navegación marítima para la navegación por latitud, por esto las

*Nova et aucta orbis terrae descriptio*, y se pierde en estas latitudes desconocidas, parece que entrevistas a principios del siglo XIV por los hermanos Zeno que un descendiente reflejó en una carta geográfica el año 1558, entorno imposible de Groenlandia, con las islas *Frisland*, *Esland*, *Engroneland*, *Estotiland* e *Icaria*, imaginadas, inexistentes, que perdurarían en la cartografía posterior. Mercator imagina cordilleras, promontorios, nombra ríos, ínsulas, señala dos localidades, el pueblo de Alba y el cenobio de San Tomás, y con la palabra *screlingers* la existencia de los esquimales.

El cartógrafo y navegante danés Claudius Clavus, autor de mapas utilizados por comerciantes y navegantes, el año 1427 publica uno de los territorios nórdicos donde por vez primera aparece un detalle de lo que llama *Gronladia provincia,* bañada por el *congelatum mare*. Un siglo después, en 1532, el mapa del cartógrafo Jacob Ziegler de la costa este de *Gronlandia* señala que es *terra bacallaos*, también anota el *huetsargh promont*, el *oceanus hyperboreus*, y el interior de la isla *ulteriora incognita*. Poco después, el religioso y cartógrafo sueco Olaus Magnus publica un mapa de los territorios nórdicos, la *Carta Marina et descriptio septemtrionalium terrarum ac mirabilium rerum in eis contentarum diligentissime elaborata anno Dni 1539*. Aquí aparecen las *Gruntlandie pars*, el sur de la isla donde se sitúa el estrecho de *Farewell* frente al *mare glaciale*.

---

líneas de rumbo en el mapa son líneas rectas, para que un navegante pueda seguir un rumbo recto en el mapa y saber que está manteniendo una determinada latitud. Las líneas son rectas paralelas entre sí, esto significa que se mantiene una distancia constante entre los paralelos, lo que permite a los navegantes calcular fácilmente la distancia entre dos puntos en el mapa.

Dibuja un nativo inamistoso apuntando con un arco a los forasteros y las tiendas de habitación.[13]

Si la cartografía intuye Groenlandia, los territorios al oeste de la isla son desconocidos. El capitán Martin Frobisher, el primero en recorrerlos, y en denominar lo que vislumbra, solo cuenta con estas cartas náuticas, y la idea mágica –repito–, «que la extensión del mar debía de tener un final, y en esta dirección alguna tierra su comienzo».

La búsqueda del Paso del Noroeste es decisiva para el conocimiento geográfico, cada nuevo viaje traza límites, ajusta costas, estrechos, bahías, ordena mares y tierras. El capitán John Davis escribe que por las cartas son conocidos «cada cabo, promontorio, puerto, refugio, bahía, bancos de arena, rocas y peligros que se encuentran.» Después de sus singladuras árticas se dedica a dibujar la carta de lo que descubre, intentado armonizar sus datos con los de Frobisher, apartando los errores que había podido comprobar del mapa de Zeno, aun aceptados, como la existencia de la isla de *Frisland*.

Entre las obligaciones que los monarcas establecían a los capitanes, era del más alto interés llevar un libro de derrota y cartografiar la zona recorrida. Objetos que les pertenecían y estaban obligados de depositar al regreso del viaje. Las cartas geográficas eran un secreto de estado, para evitar que cayeran en manos contrarias, y los cartógrafos reales estudiaban los datos y las iban actualizando. Cuando el año 1631 Luke Foxe emprende su viaje, «fui llevado frente a su majestad, donde

[13] El mapa de Olaus Magnus es un objeto geográfico y artístico extraordinario por la increíble iconografía, imposible de detallar, un placer a la mirada. https://en.wikipedia.org/wiki/Carta_marina

recibí de su gracioso favor un mapa de todos los descubrimientos de mis predecesores.»

El conjunto de instrucciones que se establecen a Thomas Button es un documento de gran interés, porque a través de él conocemos que detrás de los capitanes y la aventura ártica no se improvisa. Geógrafos versados, conocedores de la cartografía, le señalan la derrota a desarrollar, atento a corrientes, remolinos, islas, rocas, declinaciones. El estrecho de Hudson se considera conocido, y «el camino hacia la isla Diggs ya está abierto», ciertamente, se han de dirigir a la isla de Salisbury, «en lugar de perder tiempo», y hacia el oeste ignorado, de donde se esperan las novedades de su navegación dedicada a encontrar el Paso del Noroeste en aquellas latitudes.

El documento corresponde a las «órdenes e instrucciones establecidas por el muy noble príncipe Enrique de Gales, el 5 de abril de 1612, bajo la firma de su alteza y firma manual, y entregadas a su sirviente, el capitán Thomas Button, general de la compañía ahora dedicada al descubrimiento completo y perfecto del Paso del Noroeste, para el mejor gobierno, tanto de los barcos encomendados a su cargo, como de las personas en ellos empleadas en todas ocasiones.»

El texto señala que, «cuando haya salido del extremo de la tierra tenga cuidado de llevar una cuenta fiel de sus caminos a Groenlandia, y de allí a la desembocadura del estrecho, y de observar en qué latitud se encuentra, qué aspecto tiene la costa y el mar enfrente, y cuando esté dentro de él, la disposición de la costa, la continuación y rumbo del flujo y reflujo, a qué altura sube, de dónde viene, y con qué luna. Qué corrientes, remolinos o turbulencias encuentra, qué islas o rocas, y qué rumbo, y por último debe tratar de sondear la cantidad de

brazas una vez al menos cada cuatro vasos,[14] y más a menudo entre tierras quebradas, rocas bajas y aguas claras. Sin embargo, recordando que el camino hacia la isla *Diggs* ya está abierto, en lugar de perder tiempo, queremos que se apresure a ir allí y deje la observación perfecta de estas cosas a la pinaza a su regreso.

Que algún hombre diestro con un buen instrumento observe la elevación, la declinación, y la variación de la brújula, y si llega a tiempo, el inicio y fin del eclipse, que será el 20 de mayo siguiente. Y en especial, si debe invernar, que haya una vigilancia cuidadosa e intensa para observar el instante de las conjunciones de cualquiera de los planetas, o la distancia de la luna de cualquier estrella fija o estrellas notables. Todo lo anotará en un libro que me presentará a su regreso.

Ha de tener cuidado del orden y la dirección para mantener sus barcos agrupados durante toda la navegación, en la que deseamos que se apresuren a llegar a la desembocadura del estrecho, pero creemos que la forma más segura será dirigirse a Islandia y hacia Groenlandia a la altura de 61º para seguir la corriente hasta el cabo más al sur de esa tierra, que se encuentra a unos 59º, llamado cabo *Farewell*, cuya punta y el hielo os orientaran. Aquí debe doblar, o mejor a unas 20 o 30 leguas a su norte, y caerá sobre el estrecho de *Davis*, en dirección el oeste del continente, y alrededor de la altura de 62º encontrará los estrechos de *Hudson*, que puede reconocer por el furioso rumbo del mar y el hielo en él, y por ciertas islas en el lado norte, como lo muestra su mapa.

[14] Referencia al reloj de arena como sistema de medición del tiempo.

Ya dentro consideramos que es mejor para usted mantenerse en el lado norte, más libre de la peste del hielo, al menos hasta pasado el cabo *Henry*, y que desde allí siga el hielo principal entre *King James* y el promontorio *Queen Anne's,* y en la distancia entre ellos ha de observar, si puede, los cabos y los puertos o pasos cerca de ellos, dirigiéndose tan rápido como pueda a la isla de *Salisbury*, entre la cual y el continente del norte probablemente encontrará la ola grande y hueca de un mar que se abre y fluye de allí.[15]

Por lo tanto, recordando que su objetivo es el oeste, le pediremos que se quede en la parte opuesta del continente, en la latitud de unos 58º, donde, situado en algún promontorio, observe bien el flujo que se dirige al suroeste, y pueda estar seguro que el paso es ese camino, y desde el norte o el noroeste su rumbo se ha de situar en él, evitando cualquier flujo por temor a entrar en bahías, ensenadas o estrechos, lo que sería una pérdida de tiempo sin ningún propósito.

Por cierto: si sus barcos se dañan dentro de los estrechos, creemos que la isla *Diggs*, por la buena navegación y el abundante refrigerio que hay, será el lugar de reunión más adecuado. Y si ocurriese que el invierno se apodera de vosotros antes de encontrar una vía hacia el mar del sur, creemos que la manera más segura será buscar hacia el sur algún lugar para pasar el invierno, y garantizarnos que por la gracia de Dios no regresaréis sin la buena noticia de un paso, o la suficiente seguridad de su imposibilidad.»

Los hitos del lento descubrimiento de las nuevas geografías, del progreso cartográfico, empiezan con Martin Frobi-

[15] Referencia al que se llamaría canal de Foxe, entrada a la Foxe Basin.

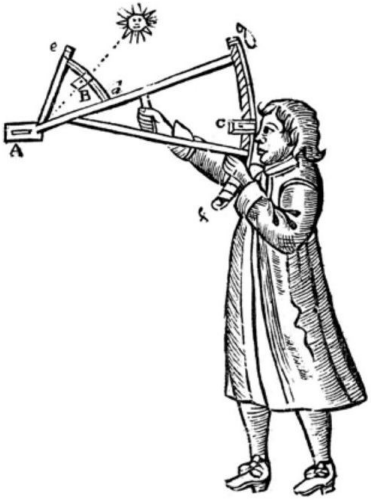
sher (1576-1578), que explora el estrecho que apodó con su nombre, al sur de la isla de *Baffin*. John Davis (1585-1587), cruza el estrecho que llevará su nombre y explora la costa oeste de Groenlandia, hasta los 73º de latitud, en la que sería llamada bahía de *Baffin*, y en la costa este de Canadá descubre la bahía de *Cumberland*. Henry Hudson (1610-1611), recorre el estrecho y la costa este de la bahía que ahora conocemos por su nombre. Thomas Button (1612-1613), recorre la parte noroeste de la bahía de *Hudson*. Robert Bylot (1616) rodea la bahía de *Baffin*, llegando a los 78º de latitud. Y Luke Foxe y Thomas James (1631-1632) recorren la costa norte, oeste y sur de la bahía de *Hudson,* buscando el Paso del Noroeste, ninguno lo localiza, pero su rastro se encuentra en las cartas marítimas, que ayudaron a formar.

## INSTRUMENTOS

Martin Frobisher, en su viaje en 1576 cuenta con los mejores instrumentos y libros de navegar, entre ellos el célebre de Pedro de Medina,[16] la reciente cosmografía del francés Andreas Thevet,[17] un globo terráqueo en blanco para anotar los descubrimientos, una esfera náutica, un anillo astronómico, un astrolabio, la ballestilla llamada *cross-staff*, veinte tipos de brújulas, un reloj sin especificar, y otros de dieciocho horas, una

[16] Pedro de Medina (1493-1567) contribuyó al conocimiento de la navegación y la cartografía con varios libros, como el *Arte de Navegar* (Valladolid, 1545), describiendo las técnicas, los instrumentos utilizados y las rutas marítimas, incluyendo cartas náuticas e ilustraciones.

[17] Andreé Thevet. *Cosmographie universelle* (Paris, 1575).




John Davis *cross-staff*, ballestilla o cuadrante de Davis

carta de navegación, el mapa de Mercator y tres pequeñas cartas impresas.

El año 1577 emprende su segundo viaje, escribe «tomamos la latitud del lugar por la altura del sol, porque la duración del día impide ver la luz, no solo de la polar, sino también de todas las demás estrellas fijas. Y aquí la estrella del Norte está tan elevada sobre el horizonte, que con la ballestilla difícilmente se puede observar bien, y los grados en el astrolabio son demasiado pequeños para definir los minutos. Por eso siempre usamos la ballestilla y el sol, como instrumentos más aptos para este uso.» Orientarse en el siglo dieciséis está resumido en estas palabras.[18]

[18] Agradezco al amigo Joan Dormuà, experimentado capitán de yate, sus lecciones de navegación astronómica.

Los marineros sólo conocían la orientación por la latitud este-oeste, y era ignorada la longitud norte-sud. En una crónica del capitán James Hall leemos, «Este día con viento del norte navegamos al oeste y al norte, y a mediodía observamos el sol, y hallamos que la altura del polo era de 60°4'.» La navegación astronómica se efectuaba, cuando era posible, determinando la latitud mediante la observación de la altura de la estrella polar –u otras estrellas– a medianoche, o a mediodía con el sol, en relación al horizonte, utilizando diversos instrumentos, el astrolabio, el cuadrante, la ballestilla, y ayudados por las tablas de declinación solar para cada día del año.[19]

El capitán John Davis, en su libro *The seamans secrets*, del año 1594[20] ilustra con detalle los aspectos científicos de la navegación. «La altitud es la distancia, altura o desvío de una cosa sobre otra, de modo que la altitud del polo es la distancia, altura o desvío del polo desde el horizonte, y se define como la parte del meridiano que está contenida entre el polo y el horizonte, cuya altitud o elevación se encuentra, ya sea por el sol o por las estrellas fijas, con la ayuda de la ballestilla, el cuadrante o el astrolabio, pero la ballestilla es el mejor instrumento para el uso de los marineros. [...] Latitud, también debéis saber, que cuanto más arriba está el polo del horizonte

[19] Abraham Zacuto. *Hajibur hagadol* (1478) versión latina *Almanach perpetuum celestium motuum* (Leiría, 1496).

[20] John Davis. *The seamans secrets. Devided into 2 partes wherein is taught the three kindes of sayling, horizontall, paradoxall, and sayling upon a great circle: also an horizontall tyde table for the easie finding of the ebbing and flowing of the tydes, with a regiment newly calculated for the finding of the declination of the sunne and many other most necessary rules and information, not heretofore set fourth by any* (London, 1594).

tanto más el cenit del ecuador, y esta distancia entre el cenit y el ecuador se llama latitud o ancho, y es la parte del meridiano que está comprendida entre su cenit y el ecuador [...]. Debéis entender además, que entre el cenit y el horizonte hay un cuarto de círculo máximo, que contiene 90º, de modo que, sabiendo cuánto está el sol o cualquier estrella del horizonte, si le quitas esa distancia a 90º, el resto es la distancia entre dicho cuerpo y el cenit. Como por ejemplo, si el sol está a 40º 37' del horizonte, a 90º le resto 40º37' y me queda 49º23', que es la distancia entre mi cenit y el sol, y aquellos instrumentos que comienzan la cuenta de sus grados en el cenit, concluyendo 90º en el horizonte, son los de mayor facilidad para hallar la latitud por el sol o estrellas fijas.»

Davis nos introduce a los principales instrumentos para navegar, «la brújula marítima, el mapa y la ballestilla son instrumentos suficientes para el uso del marinero, siendo el astrolabio[21] y el cuadrante instrumentos muy inciertos para las observaciones marítimas.» La ballestilla es «un instrumento artificial, proyectado geométricamente de tal manera que es muy cómodo, y de uso exacto en la navegación, gracias a que ante cualquier perturbación natural del clima, apareciendo el sol o las estrellas, la altura de los polos puede ser conocida, cuando el astrolabio o el cuadrante no se pueden usar.»[22] Se conocían diversos tipos de ballestilla, la *staff*, la *cross-staff,* un

[21] En las crónicas que siguen hay pocos datos del instrumental a bordo de los barcos, el capitán William Hawkridge contaba con un astrolabio, y John Knight un cuadrante equinoccial. Pero es seguro que no se limitaban a estos aparatos, como demuestra el detallado conjunto de instrumentos adquiridos por Thomas James.

[22] El astrolabio y la ballestilla, precedentes del sextante, más preciso.

instrumento que el mismo Davis la mejoró el año 1590 y se conoció como *back-staff*, por la posición del observador de espaldas al sol, y popularmente como cuadrante de Davis o cuadrante inglés.[23] Para usarla, se orienta el eje vertical hacia el sol y el horizontal al horizonte. El punto de intersección de los ejes indicará la altura del sol en el cielo. Esta altura se compara entonces con la tabla de latitud corregida para la hora local y se puede determinar la latitud.

La brújula o compás magnético para la navegación horizontal, dividida en 32 puntos, indica la posición del campo magnético terrestre. En las lecturas a bordo se encuentran estos datos: «nuestro comandante descubrió por su instrumento que la brújula había variado 15º en dirección NW», «encontré que la aguja variaba 24º hacia el oeste del norte verdadero.» Se trata de la declinación o variación magnética, que en un punto de la Tierra es el ángulo comprendido entre el norte magnético que indica la brújula, y el norte verdadero, o norte geográfico, donde convergen las líneas de longitud, en lo que llamamos el Polo Norte. De conocimiento indispensable para corregir las lecturas de la latitud astronómica.[24]

El tiempo se medía con relojes de arena, *hourglasses*, en general en tamaños de cuatro o media horas. Una de las tareas del barco era girar el reloj cada cuatro horas, en turnos de seis horas, y el grumete se ocupaba del reloj de media hora, tocando una campana cada vez que giraba el reloj.

---

[23] Fue tan utilizada por los navegantes que a principios del siglo XIX aun consta su fabricación.

[24] En las crónicas que siguen las latitudes señaladas por los capitanes y pilotos en muchos casos no coinciden con las reales, a causa del instrumental utilizado.

El año 1631, la relación que ofrece el capitán Thomas James del instrumental de navegación a bordo es una muestra detallada de la tecnología al uso.

«Nombres de los diversos instrumentos que proporcioné y compré para este viaje. Un cuadrante de madera vieja de peral curada de unos cuatro pies de semidiámetro, hecho con destreza y con todo el cuidado posible, dividido en diagonales y también en minutos. Un triángulo equilátero de la misma madera, cuyo radio era de unos cinco pies, y dividido por la tabla de tangentes de Pitiscus.[25] Un cuadrante de dos pies de semidiámetro, de la misma madera, concebido con igual cuidado. Las alzas, pivotes y cada una de las partes que se usa para observar probadas con las brújulas adecuadas por si han sido dañadas o alteradas. Y esto de manera continuada, antes de utilizarlas. Ballestillas para tomar las alturas y distancias de los cielos. Una ballestilla de siete pies de largo, cuyo travesaño era de cuatro pies, dividido en partes iguales a modo de diagonales, para sacar todas las figuras en un radio de diez mil. Otra de seis pulgadas, cómoda, para poder ser utilizada adecuadamente. La ballestilla del maestro Gunter.[26] Tres ballestillas de Jacob, concebidas de una manera nueva, y divididas fielmente con la tabla de tangentes. Dos ballestillas del maestro Davis, hechas y divididas con el mismo cuidado.

Instrumentos horizontales. Dos semicírculos de madera de peral curada de dos pies de semidiámetro y divididos en dia-

[25] El teólogo y matemático Bartholomäus Pitiscus es conocido por su obra *Trigonometria: sive de solutione triangulorum tractatus brevis et perspicuus* (1595), que ayudó a establecer el concepto trigonometría como una rama de las matemáticas.

[26] Denominada *cross-staff*, o sea en forma de cruz, de Edmund Gunter.

gonales, con toda la exactitud posible. Seis brújulas de meridiano hechas con arte, y además una docena de otras más comunes. Cuatro agujas [magnéticas] en cajas cuadradas de seis pulgadas de diámetro, y otras seis de tres pulgadas de diámetro. Además, cuatro agujas especiales que me regalaron mis buenos amigos, el maestro Allen y el maestro Mare, de seis pulgadas de diámetro y primorosamente adornadas con la mejor piedra labrada de Inglaterra. Una piedra imán para restaurarlas si se daba la ocasión, con los polos marcados para evitar equivocarse.

Un reloj de seis pulgadas de diámetro, y otro más pequeño. Una tabla de cálculo diaria, correspondiente a la latitud, conforme a las direcciones del libro del maestro Gunter,[27] para mantener mejor el tiempo y la brújula, y decidir nuestro rumbo. Un cofre lleno de los mejores y más selectos libros de matemáticas que se pueden obtener por dinero en Inglaterra, como el del maestro Hakluyt y el maestro Purchas, y otros libros de diarios e historias. Instrumentos de estudio de todas clases.»

---

[27] El matemático y geógrafo inglés Edmund Gunter escribió el libro *De Sectore & Radio* (1623) donde describe el uso del sector y el radio en la medición de ángulos y distancias en la navegación y cartografía. El sector es un instrumento matemático similar a un compás, pero con un brazo graduado y otro no graduado, permite medir ángulos y calcular proporciones. El radio es un instrumento matemático que se utiliza para medir distancias y escalas en mapas. En este libro, Gunter describe cómo utilizar estos instrumentos para medir ángulos de elevación en la navegación y cartografía, y cómo utilizarlos para calcular distancias en la tierra y en el mar. También incluye instrucciones detalladas para construir estos instrumentos, así como ejemplos de cálculos y mediciones.

En la relación no consta un instrumento indispensable, la llamada plomada de sondeo para medir la profundidad del agua debajo del barco. Consistía en una pesa de plomo o de hierro que se sujetaba a una cuerda larga y se dejaba caer al agua, y tenía nudos a intervalos regulares que permitían medir la profundidad en función de la cantidad de cuerda que se había desenrollado, «sondeamos con nuestro plomo a 25 brazas, a veces a 20, 18, 15, 12 brazas, y el terreno era pedregoso». Utilizado constantemente era crucial para evitar accidentes como encallamientos y colisiones, al permitir a los capitanes determinar si el agua era lo suficientemente profunda para que el barco pudiera pasar de manera segura, o en la navegación de las chalupas.

## SALVAJES

La isla helada y el continente no estaban vacíos, gentes que cruzaron el estrecho de *Bering* los habitaban, tribus errantes diseminadas por las zonas árticas, pequeños grupos de esquimales, ahora llamados inuit. Se cree que el conflicto con ellos fue uno de los factores que marcó el final de la ocupación danesa, un siglo antes de la llegada de nuevos navegantes. Los vamos a encontrar en la sorpresa de barcos y gentes extrañas, su aparición en paz, mercando, en guerra, matando. Seguir las crónicas de los que se enfrentan a un mundo primitivo donde ven salvajes. En todos los viajes se van a suceder los encuentros, en la costa oeste de Groenlandia, en los territorios de *Labrador*, en la isla de *Baffin*, en el estrecho de *Hudson*. Entre viento, hielo, tormentas y frio sobreviven en medio

de la naturaleza más extrema, y se acercan esas gentes a ocupar su lugar en la historia.

Es indudable que habían conocido a otros foráneos en sus traslados, intercambios con los indígenas americanos, con los intrépidos balleneros vascos –oro de la grasa de ballena–, que navegaron en estas latitudes extremas, pero la crónica de Dionysus Settle, que viajó con el capitán Martin Frobisher el año 1577, es la primera imagen que ofrece un europeo de este mundo remoto, enigmático, en la frontera de lo humano, que conoció al sur de la isla de *Baffin*. «Son hombres de una gran corpulencia y buena proporción, su color no es muy diferente del de los hombres de campo quemados por el sol, que trabajan diariamente bajo el sol para ganarse la vida. Llevan el pelo bastante largo, y se lo cortan con una piedra o con cuchillo, de manera desordenada. Sus mujeres llevan los cabellos largos y recogidos en bucles a ambos lados de la cara, y el resto recogido en un moño. Algunas de sus mujeres pintan sus rostros de manera proporcional, la barbilla, las mejillas y la frente, y también las muñecas de las manos, con un color de un azul oscuro.

Comen la carne toda cruda, ya sea carne, pescado, aves, o algo hervido con sangre y el agua de la que beben. A falta de agua comen el hielo duro tan gustosamente como nosotros un caramelo de azúcar y otros azucarados. En caso de necesitarlo prefieren la hierba que el país produce, la arrancan y comen, no con delicadeza o con sal, para atraer el apetito de sus estómagos, sino por necesidad, sin sal, aceites o lavado, devorándola como animales salvajes o bestias. No usan mesa, taburete o mantel para las comidas, y cuando están empapados de sangre hasta los nudillos, y también los cuchillos, usan sus

lenguas como instrumento para lamerlos y limpiarlos, y así están seguros de no perder ninguna parte de su ración.

Mantienen unos perros no muy diferentes a los lobos, que atan, como hacemos con los bueyes y los caballos, a un trineo o a un remolque, y de esta manera trasladan sus pertenencias de un lugar a otro sobre el hielo y la nieve, como hacemos con el perro cautivo que tenemos. Y cuando esos perros no son aptos para este uso, o cuando con hambre se ven obligados, por la falta de otros alimentos, se los comen, de modo que les son necesarios de gran tamaño, como lo son nuestros bueyes para nosotros.

Se visten con las pieles de los animales que matan, cosidas con sus tendones. Desollan todas las inmundicias que matan, y hacen con ellas una especie de vestido para defenderse del frío. Hacen sus vestidos con capuchas y colas, colas que regalan cuando quieren agradecer cualquier señal de amistad, y entre ellos es una gran muestra de aprecio. Los hombres no las tienen tan ladeadas como las mujeres.

Los hombres y mujeres llevan las calzas pegadas a las piernas, desde la cintura hasta la rodilla, sin ninguna abertura, tanto la una como la otra. Sobre sus piernas llevan calzas de cuero con el lado de piel hacia adentro, dos o tres pares a la vez, especialmente las mujeres. En esas calzas guardan sus cuchillos, agujas y las cosas que necesitan llevar. Colocan un hueso dentro de sus calzas, que va desde el pie hasta la rodilla, y así, en lugar de ligas, evitan que resbalen sobre sus pies. Visten pieles muy suaves y agradables, con el pelo puesto. En tiempo frío o invierno llevan el lado de la piel hacia dentro y en verano hacia fuera. No tienen otras prendas, solo las señaladas. Esas bestias, peces y asquerosidades que matan,

Allain Manesson Mallet. *Description de l'univers* (Paris, 1683)

son su comida, bebida, ropa, casas, ropa de cama, calzas, zapatos, artículos y velas para sus botes, son todo lo que necesitan, y casi todas sus riquezas.

Sus casas son tiendas hechas de pieles de foca, levantadas en cuatro lados reunidos en la parte superior, y las pieles cosidas con tendones y colocadas sobre ellos. Están orientadas y su entrada es siempre al sur o contra el sol. Tienen otro tipo de casas, que encontramos deshabitadas, y están levantadas

con piedras, huesos de ballena y una piel encima para resistir la lluvia u otras inclemencias del tiempo. Su entrada se parece mucho a la boca de un horno, donde creo que acuden en época de pesca y caza, y las dejan hasta que regresan de nuevo.

Sus armas son arcos, flechas, dardos y hondas. Sus arcos son de madera de un metro de largo con fuertes tendones no encolados por detrás, bien ceñidos y atados. Las cuerdas de sus arcos son también tendones. Sus flechas son de tres piezas con hueso en el cuernillo y rematadas en hueso, con dos cabos y el palo en medio, y no pasan de medio metro de largo. Se empalman con dos plumas que se cortan por el extremo y se colocan sobre la flecha, con el lado ancho hacia la madera, de tal manera que cuando están trabadas parecen tener cuatro patas. Tienen tres clases de puntas para esas flechas, una de piedra o hierro en forma de corazón; la segunda de hueso, muy parecida una cabeza con un garfio; la tercera, también de hueso afilado por ambos lados y puntiagudo. No están muy apretadas, solo ligeramente atadas con un nudo, de modo que en algunas ocasiones las flechas pierden las cabezas, y son de poca fuerza, excepto cuando las disparan muy de cerca. Sus dardos son de dos tipos. Uno tiene muchas horquillas de huesos en la parte delantera y en el medio, de proporciones no muy diferentes a nuestros hierros para tostar, pero más largos, y se lanzan fácilmente con un instrumento de madera. El otro tipo es más grande que el primero, con un hueso largo afilado en ambos lados, no muy diferente de un estoque, y los considero su arma más dañina.

Tienen dos tipos de botes hechos de cuero, dispuestos en el lado interior con cuartos de madera, atados artificialmente con correas de cuero. El tipo más grande no se diferencia mu-

cho de nuestros botes, en los que pueden sentarse dieciséis o veinte hombres, y tienen por vela las entrañas de las bestias que matan, muy finas y delgadas, que cosen juntas. El otro bote es solo para que un hombre se siente y reme con un remo. Pescan, cazan y abaten aves con dichas armas, pero aun no tenemos un conocimiento perfecto de que manera y cómo las usan.

Supongo que su hogar o habitación no está aquí, porque ni sus casas ni sus ropas son tan fuertes para resistir el frío extremo del que el país parece estar infectado, ni veo ninguna señal cierta que sea así. Esas casas, o más bien las cuevas que aquí se encuentran, no tienen señales de paso, ni ninguna otra cosa pisoteada, que es una de las principales señales de ser habitadas. Y las tiendas que traen consigo, cuando han cazado y pescado lo suficiente las trasladan a otros lugares, y cuando han almacenado suficientes víveres de los que el país ofrece y produce regresan a sus estaciones y habitaciones de invierno. Esta conjetura la hago por la infertilidad que sospecho hay en ese país.

Tienen algo de hierro con el que hacen puntas de flecha, cuchillos y otros pequeños instrumentos para trabajar sus botes, arcos, flechas y dardos, pero son poco hábiles y lo hacen con mucho trabajo. Parece que tienen contactos con algunas personas de las que por intercambio lo deben recibir. Se deleitan mucho con cualquier cosa que sea brillante o que emita sonido. No conocemos bien que idea tienen de Dios, o qué ídolo adoran, y los creo más bien antropófagos, o devoradores de carne humana, por lo demás no hay carne ni pescado que encuentren muertos, aunque huela asqueroso, que no se lo co-

man tal como lo hallaron, sin otro aderezo. Lo que es repugnante, ya sea para los que lo ven, o los que lo escuchan.»

John Davis, en su viaje del año 1586 por la costa oeste de Groenlandia, tiene cierto trato con los nativos lo que le permite observar algunas de sus costumbres. «La gente es de buena estatura, de cuerpo bien proporcionado, manos y pies pequeños y delgados, rostros anchos y ojos pequeños, bocas anchas, la mayor parte sin barba, labios grandes y dientes apretados. Siempre que se marchan es su costumbre regresan para hacer una nueva tregua, y entonces levantan la mano hacia el sol y gritan en voz baja *yliout*, y se golpean el pecho, y con estas señales prometen confianza y ofrecen honor. Son muy dados a sangrar, y se tapan la nariz con pelo de ciervo, o de alce. Son idólatras, y conservan gran cantidad de imágenes a su alrededor, y en sus barcas, y creemos que las adoran. Son brujos, y tienen muchas clases de encantamientos, que usan a menudo, pero con poca utilidad, gracias a Dios.

El cuatro de julio, estando con ellos en la orilla, uno pronunció una larga oración, empezando a encender un fuego de esta manera: tomó un trozo de tabla en la que había un agujero abierto en el medio, y en ese agujero colocó la punta de un palo redondo como un bastón de cama humedeciendo el extremo. Al estilo de un tornero, con un trozo de cuero y un rápido movimiento originó fuego en seguida. Después, encendió un fuego con turbas y dentro colocó varias cosas con muchas palabras y gestos extraños, y supusimos que se trataba de un sacrificio. Estando yo y varios de mi compañía presentes, deseaban que me metiera en el humo, y yo que se metieran ellos, lo que de ninguna manera querían hacer. Entonces cogí a uno y lo empujé al humo, y dispuse que uno de mi

compañía sofocara el fuego y lo arrojara al mar, lo que hicimos para mostrarles que despreciábamos su hechicería.

Esta gente es de conversación muy simple, pero son unos ladrones asombrosos, especialmente del hierro, que tienen en gran aprecio. A causa de nuestra indulgencia comenzaron a revelar su naturaleza vil: empezaron a cortar nuestros cables, el de la barca de popa del *Moonlight*, cortaron nuestros vestidos de donde se aireaban, aunque los resguardamos con cuidado, robaron nuestras provisiones, una culebrina, una lanza de jabalí, una espada y otras cosas. Los miembros de la compañía y los capataces, contrariados, y para nuestra mejor seguridad, me pidieron que acabara con esta nueva amistad y nos alejáramos de estos bellacos ladrones. Y entonces les disparé una culebrina y después con un falconete, cuyo extraño ruido los asombró tanto que partieron con presteza.

No obstante, su sencillez es tal que al cabo de diez horas regresaron para pedirnos paz, lo prometieron y de nuevo caímos en sus artimañas. Nos trajeron pieles de foca y salmón, pero al ver el hierro no podían dejar de robarlo, lo que, cuando me di cuenta, me proporcionó mucha diversión, al ver su simplicidad, y dispuse que en ningún caso se les castigara, y que nuestra compañía estuviera más atenta a guardar sus cosas, porque sería muy difícil en tan poco tiempo hacerles conocer sus maldades.

Comen toda la carne cruda, viven principalmente de pescado, beben agua salada y comen hierba y hielo con deleite. Nunca salen del agua, sino que viven en el entorno de los peces, y solo cuando el sueño los domina acercan su barca a tierra, y se acuesta a dormir con una roca caliente.

Sus armas son los dardos, pero algunos tienen arcos, flechas y hondas. De la aleta de una ballena hacen redes para coger peces, y crean todos sus objetos con gran artificio. Parece que estos simples isleños ladrones han hecho guerra con los de la península, porque muchos están gravemente heridos, y por señales nos dieron a entender que las heridas las recibieron en el territorio principal. Vimos que tenían mineral de cobre, cobre negro y cobre rojo. Pronuncian su idioma de manera hueca, en lo profundo de su garganta.»

Años después, Davis recuerda sus primeros contactos con los nativos: «En la zona helada descubrí una costa que llamé *Desolation* cuando la vi por vez primera, suponiendo que por su aspecto detestable era yerma y desolada, pero cuando anclé dentro de sus puertos la gente vino a mí sin miedo, ofreciéndome las pobres cosas que tenían para cambiarlas por clavos de hierro y cosas parecidas. Pero los caníbales de América huyen en presencia de los hombres, y se muestran en nada diferentes a las bestias salvajes. Así, por experiencia, es más que manifiesto que aquellas zonas que han sido estimadas solitarias y desoladas, son habitables, habitadas y fecundas.»

John Hall, capitán de la expedición de John Cunningham del año 1605 resume lo que conoció. «En cuanto a la gente, supongo que son una especie de samoyedos, una nación errante que en verano viaja en grupos, primero a un lugar, y habiendo permanecido en él un cierto tiempo, cazando y pescando venados, focas y otros peces, se trasladan en orden, con sus tiendas y equipaje, a otro lugar. Son hombres de estatura razonable, de color moreno, muy parecidos a la gente de las Indias orientales y occidentales. Son muy activos y belicosos, como lo notamos en sus escaramuzas con nosotros, y en el

uso ágil de sus hondas y dardos. Comen carne cruda, o un poco hervida, ya sea con sangre, aceite o un poco de agua, que beben. Se visten con las pieles de las bestias que matan, pero especialmente con pieles de escamas y pieles de aves, cubriendo las pieles suaves y tersas con el pelo y las plumas encima, y visten en invierno con el pelo y las plumas hacia adentro, y en verano hacia fuera. Sus armas son hondas, dardos, flechas, y arcos bien atados con tendones. Sus flechas tienen sólo dos plumas, siendo la cabeza en su mayor parte de hueso, y hecha a la manera y forma de un arpón. En cuanto a sus dardos, son de diversas clases y estilos. No puedo decir con certeza qué conocimiento tienen de Dios, pero supongo que son idólatras, adorando al sol.»

De interés el relato de lo que encontró Luke Foxe el año 1631 en la isla llamada *Thomas Roe's Welcome*, situada en los 64º de latitud. «Trajeron de tierra la noticia que esta isla era un cementerio donde los salvajes colocaban a sus muertos, no puedo decir enterrados porque todo es de piedra y no se puede cavar. Ponen los cadáveres sobre las piedras y los cubren con ellas, y en los costados disponen viejos trineos fabricados artificialmente. Las tablas tienen unos 9 o 10 pies de largo y 4 pulgadas de grosor, y el árbol del que estaban hechas había sido hendido o aserrado tan liso que no pudimos discernir la antigüedad de los entierros. Como hacen en otros lugares de estos países, entierran todos sus utensilios, como arcos, flechas, cuerdas, dardos, lanzas y otros elementos tallados en hueso. El cuerpo más largo no superaba los cuatro pies, con la cabeza hacia el Oeste. Puede ser que sean viajeros, como los tártaros y los samoides, porque si se hubieran quedado aquí habría algunos enterramientos más recientes. Había un lugar

protegido por los cuatro lados, asentado en el suelo, y cada lado era de cuatro o cinco varas de longitud. En el medio había tres piedras colocadas una encima de otra, a la altura de un hombre. Consideramos que era un lugar de ceremonia en el entierro de los muertos. Cerca, había situado una construcción, piedra sobre piedra, que debían considerar algo notable. Robamos sus tumbas para equipar nuestros fuegos, y subimos a bordo la carga de leña de un barco entero. Sus cuerpos estaban envueltos en pieles de venado. Muchos de sus dardos tenían puntas de hierro y clavos, las cabezas batidas a lo ancho. En uno de sus dardos había una cabeza de cobre artificial, que tomé por obra de algún cristiano, y que han debido adquirir por el camino de Canadá, de los que trafican con ingleses y franceses.»

El capitán David Dannel en su tercera expedición a Groenlandia, el año 1654, aporta una costumbre que otros viajeros tal vez evitan comentar. «Tan pronto como este barco apareció en las costas de Groenlandia, los habitantes se presentaron en cien botes, acercándose a ver esa extraña estructura, que era muy diferente de lo que veían de ordinario. Al principio, de ninguna manera quisieron acercarse, pero viendo que les suplicaban subir al barco, finalmente lo hicieron, y en pocos días estaban tan familiarizados que intercambiaban sus mercancías por los juguetes que teníamos. Trajeron también a sus mujeres, con la intención de aprovecharse de ellas con otra especie de comercio, que aunque no es menos conocido en otras partes, sin embargo no se practica tan públicamente como entre ellos, donde la fornicación no es ni crimen ni pecado. Los daneses pensaron que esta libertad de los groen-

landeses era una buena oportunidad para llevarse a algunos de ellos.

Estando el barco listo para zarpar de regreso, y los salvajes subiendo todavía a bordo con sus mercancías, una mujer que quería un par de cuchillos que uno de los marineros llevaba en su faja, le ofreció por ellos una piel de lobo marino, que el marinero rechazó por considerarla demasiado pequeña, y por el trato ella le ofreció sus favores. El marinero apenas había expresado su satisfacción con la oferta, que ella comenzó a desnudarse (porque tanto ellas como los hombres usan bombachos), y se habría tendido sobre la cubierta, pero el marinero le señaló que no quería que todos vieran lo que hacían, y que debía pasar bajo cubierta. La mujer, con el permiso de su padre, siguió al marinero [...]. Pero tan pronto como bajaron, se cerró la escotilla, agarraron también a otro hombre y se hicieron a la vela.»[28]

Este relato nos introduce en lo reprobable, el secuestro de nativos. El año 1576 el capitán Martin Frobisher, el primero en llegar a los territorios árticos, «deseoso de llevarse algún testimonio del lugar para demostrar su estancia, capturó rápidamente al hombre, lo arrancó con fuerza del mar y lo arrastró al barco [...] vivió hasta llegar a Inglaterra, y luego murió a causa del frío que pasó en el mar.» En su viaje del año siguiente se llevó a una joven y a su hijo. En 1605 el capitán John Cunningham rapta a tres nativos, y el año siguiente Godske Lindenow captura «a cinco con sus botes, y los metimos en nuestros barcos, para traerlos a Dinamarca para que,

[28] El intercambio de mujeres entre los nativos era habitual, y un signo de amistad, si el marido –o en este caso el padre–, lo aprobaba.

por sus conocimientos, nos informaran mejor del estado de su país.» En algún caso reciben órdenes del rey Christian IV para estos secuestros, con la finalidad de comprobar si se trataba de los antiguos pobladores daneses, lo que resultó negativo. El capitán David Dannel el año 1654 secuestró a unos nativos, los trasladó a Bergen y fueron encerrados en el castillo Gottorp.

Adam Olearius ofrece un relato dramatizado de lo que pasó con algunos de estos cautivos. Uno, al ser apresado se suicidó en seguida, «saltó por la borda, prefiriendo morir allí antes que vivir una vida entre extraños.» A otros, reducidos a prisión en Dinamarca, «cuando se les concedió la libertad de entrar y salir a su antojo, y bajo una supervisión escasa, consiguieron sus botes (que son pequeños, solo cabe uno y pueden ser transportados fácilmente por una sola persona) y se hicieron a la mar intentando llegar a su tierra a través de una distancia tan grande. Sin embargo, a solo diez millas del golfo el mal tiempo los obligó a desembarcar en la costa de Skâne, donde unos campesinos les devolvieron a Copenhague. Dos de estos náufragos se atrevieron a emprender un segundo intento de llevar su *rajakka* (así llaman a sus pequeñas embarcaciones) a la orilla y navegar varias millas en el mar. Uno fue recuperado, pero el otro había avanzado demasiado, alejándose. Otros se quedaron aquí doce años, siempre tristes y afligidos, hasta morir uno tras otro.»[29]

[29] Adam Olearius (1599-1671), escritor alemán conocido por sus contribuciones a la cartografía y la geografía. Sus aportaciones ayudaron a mejorar la compresión de Persia y Rusia, y sus libros y mapas son fuentes valiosas de información geográfica y cultural de estas regiones.

La difusión de la existencia de los esquimales corresponde al francés Isaac de La Peyrère, que viaja a Dinamarca el año 1644 acompañando al embajador de su país, y escribe un tratado sobre Groenlandia, publicado en Paris el año 1647. Su libro se basa en la obra de Claus Christoffersen Lyschander, *Den Gronlandske Chronica*, del año 1607, y también en informaciones orales. Aunque lleno de errores tuvo una gran difusión e influencia en Europa, al dar a conocer por primera vez la existencia de estas gentes que vivían en medio de un clima hostil, narrando aspectos y costumbres de lugares hasta entonces desconocidos.

Un siglo después, el misionero noruego Hans Egede, residió en Groenlandia de 1721 a 1736, con el objetivo de convertir a los nativos al cristianismo y establecer una colonia. Intentará descubrir «la descendencia de los antiguos cristianos del norte, si por la misericordia de Dios aún se pueden encontrar allí, como verdaderos súbditos de Dinamarca y Noruega, podría ser asistida y consolada tanto en cuerpo como en alma. Lo que debe animarnos a continuar nuestros esfuerzos por descubrir la costa oriental, donde se reconoce que se ha asentado la principal colonia, y tal vez se pueda recuperar la descendencia de los antiguos noruegos e islandeses, lo que no creo imposible.» Durante su viaje llevó a cabo exploraciones geográficas y cartográficas, y recopiló información de la historia y la cultura que publicó en su libro: «Una descripción de Groenlandia: mostrando la historia natural, la situación, los límites y el aspecto del país; la naturaleza del suelo; el surgimiento y progreso de las antiguas colonias noruegas; los habitantes antiguos y modernos; su condición, forma de vida y productos de la tierra; sus plantas, bestias y peces.» En Gro-

enlandia los esquimales entran en la historia, pero en otros lugares del Círculo Polar Ártico ...

Octubre de 1903, la expedición danesa que consigue atravesar el Paso del Noroeste inverna con su barco Gjöa en un puerto natural, al sur de la isla King William. De repente aparecen en el horizonte cinco sombras, !esquimales¡ grita uno de los navegantes. Roald Amundsen escribe, «pensábamos que los esquimales estaban extintos y habían quedado relegados al olvido, y aquí estaban, frente a nosotros.»

## POETAS

Busco ecos de las derrotas árticas en la literatura de estos siglos, poco interesada en estas epopeyas, relegadas a los conocedores, pocas líneas recuerdan los esfuerzos de tantos en tan apartados lugares.

Abraham Fleming (c.1552-1607), que con los años sería un conocido escritor y editor, en su juventud llamó la atención por traducir por vez primera al inglés las obras de Virgilio. En 1577 canta la epopeya de Frobisher, sombra de Odiseo, memoria de Eneas, escribe*, A rythme decasyllabicall upon this last luckie voyage of worthie captaine Frobisher*.

*Through sundrie foming fretes, and storming streightes,*
*That venturous knight of Ithac soyle did saile;*
*Against the force of syrens baulmed heightes,*
*His noble skill and courage did prevaile.*
*His hap was hard, his hope yet nothing fraile.*

*Not ragged rockes, not sinking syrtes or sands,*
*His stoutness staide, from viewing foreign lands.* [...]
*A right heroicall heart of Britanne blood,*
*Ulysses match in skill and martiall might:*
*For Princes fame, and countries speciall good,*
*Through brackish feas (where Neptune reignes by right)*
*Hath safely saild, in perils great despight:*
*The golden fleece (like Jason) hath he got,*
*And rich returnd, saunce losse or lucklesse lot*. [...]

Shakespeare escribe *The Tempest* en 1611, cuando ya se conoce la aventura y muerte de Hudson, y la actividad marinera es presente en la vida inglesa.

*I shall no more to sea, to sea,*
*Here shall I die ashore.*
*This is a very scurvy tune to sing at a man's funeral;*
*well, here's my comfort.*
*The master, the swabber, the boatswain, and I,*
*The gunner, and his mate ...*

En el segundo libro de *Paradise Lost* de John Milton, publicado el año 1667, resuenan ecos de la navegación de Thomas James, que tan bien reflejó en su extensa crónica.

*Beyond this flood a frozen Continent*
*Lies dark and wilde, beat with perpetual storms*
*Of Whirlwind and dire Hail, which on firm land*
*Thaws not, but gathers heap, and ruin seems*
*Of ancient pile; all else deep snow and ice ...*

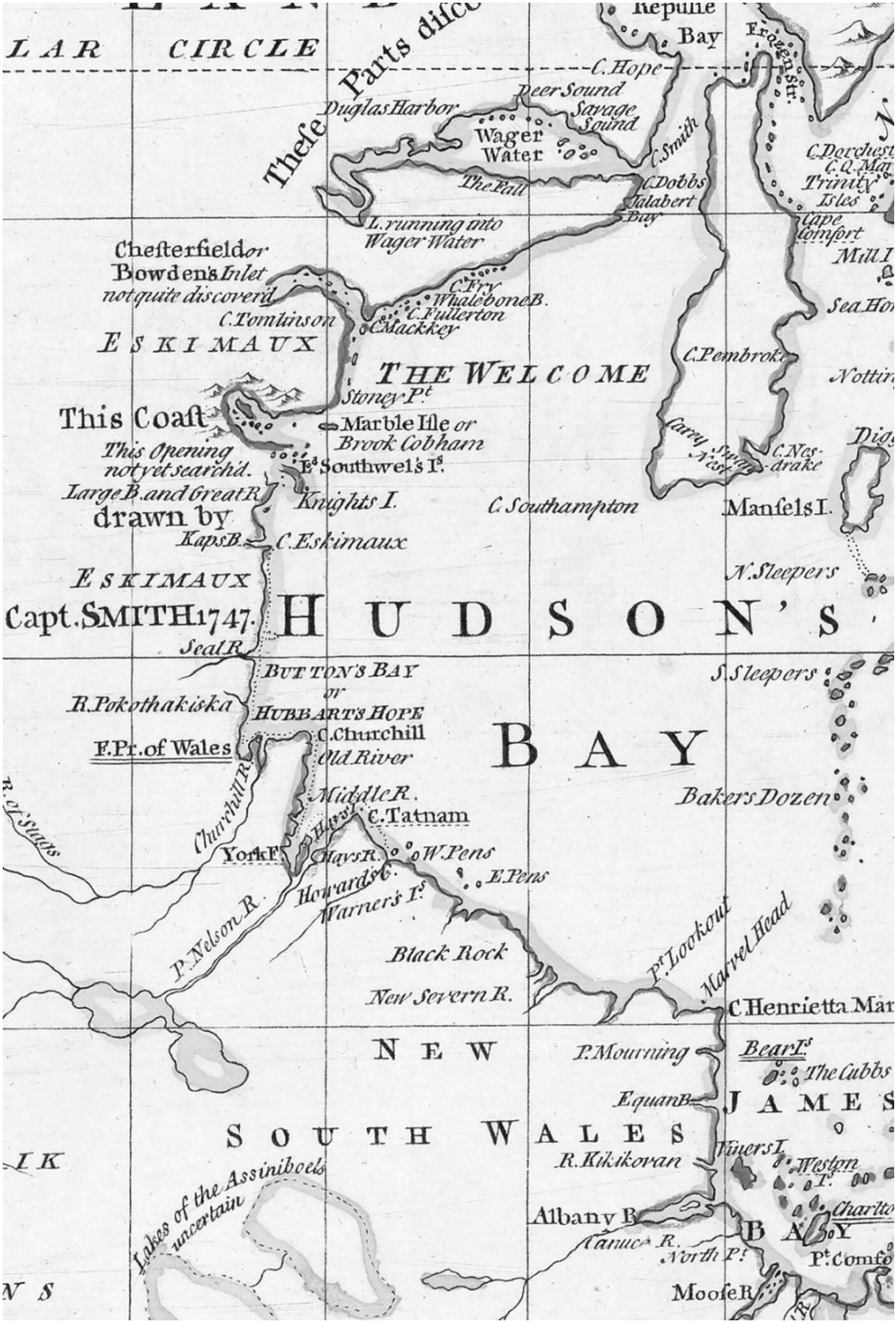
Otro recuerdo literario de las páginas de James se encuentran en Samuel Taylor Coleridge, que utiliza sus imágenes del ártico en el famoso poema *The Rime of the Ancient Mariner*.

*The ice was here, the ice was there,*
*The ice was all around:*
*It cracked and growled, and roared and howled,*
*Like noises in a swound!*

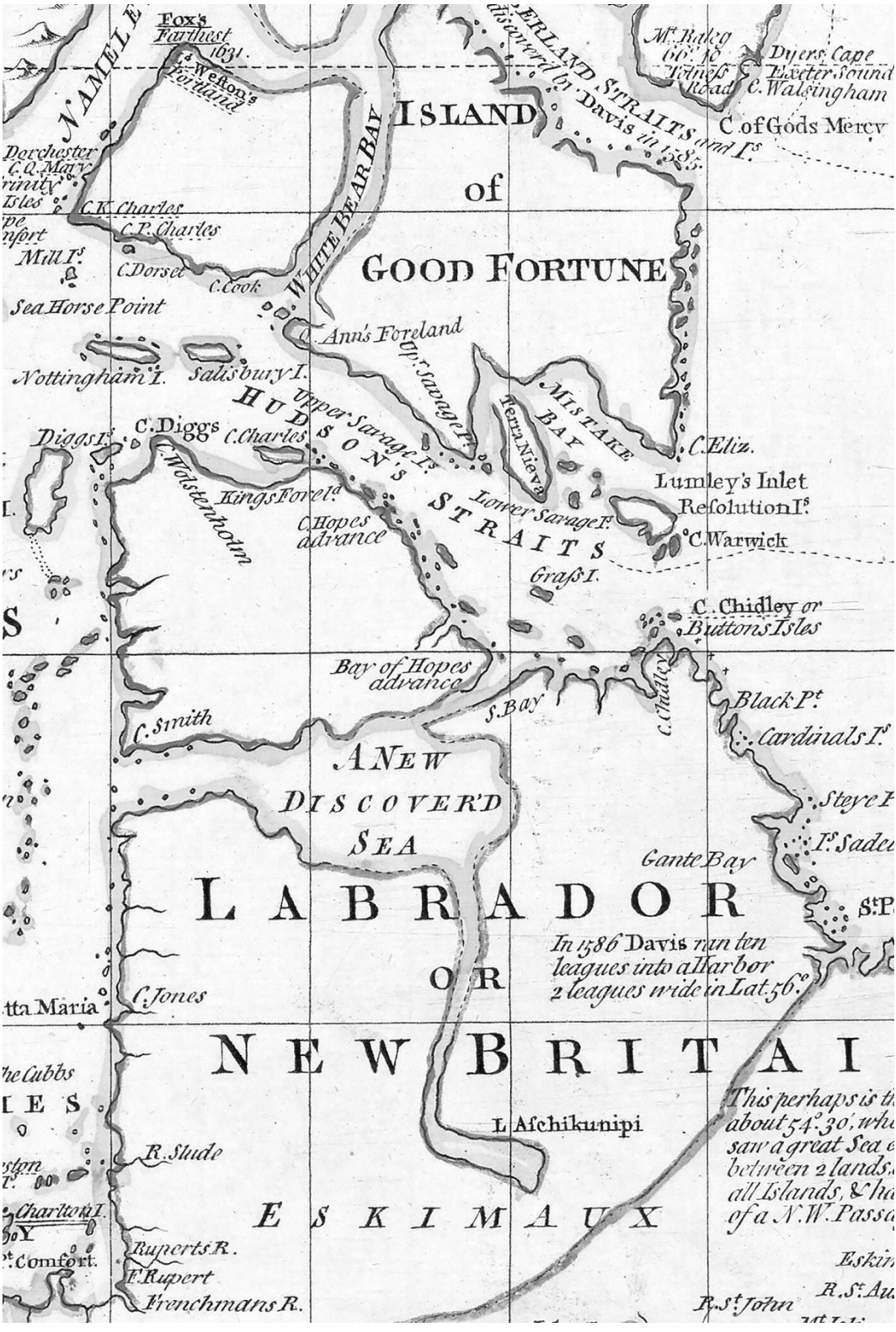
Tristes, nostálgicas, alegres, animosas, baladas anónimas de marineros atareados subiendo las velas, izando anclajes. Rítmicas historias de amor, de batallas marítimas, viajes a lugares exóticos, penurias y esfuerzo. Este *chanty* es el lamento de un marinero esforzado que conoce los sufrimientos árticos y aconseja evitar la ruta de Groenlandia.

*In storms we must stand to it,*
*When thundering tempests rage,*
*When cables snap and the masts do split,*
*And the briny seas ingage;*
*Whilst sable blackness spreads its veil,*
*All to increase our woe:*
*Then I'll no more to Greenland go — no, no, no !*
*To face the cold north-eastern winds,*
*Whilst shrouds and tackle roar;*
*And man our racking pinnace,*
*Which seas mountaini-high bore:*
*To larboard, starboard, tack we trail,*
*Our joints benumb'd with snow :*
*But I'll no more to Greenland go — no, no, no !*

# II. Los que vislumbraron el frio




La bahía de Hudson el año 1756, según Thomas Jefferys



Fox's Farthest 1631.
Ld Weston's Portland
NAMELE
Dorchester
C.Q. Mary
Isles
C.K. Charles
C.P. Charles
Mill Is.
C.Dorset
C.Cook
Sea Horse Point
WHITE BEAR BAY
ISLAND
of
GOOD FORTUNE
ERLAND STRAITS and Is.
discovered by Davis in 1585.
Mt. Raleg
Dyers Cape
Exeter Sound
C. Walsingham
C. of Gods Mercy
C. Ann's Foreland
Upr. Savage Is.
Nottingham I.
Salisbury I.
HUDSON'S STRAITS
Upper Savage Is.
Terra Nieva
MISTAKE BAY
C. Eliz.
Diggs Is.
C. Diggs
C. Charles
C. Wolstenholm
Kings Forel.d
C. Hopes advance
Lower Savage Is.
Lumley's Inlet
Resolution Is.
C. Warwick
Grass I.
C. Chidley or Buttons Isles
Bay of Hopes advance
S. Bay
C. Chidley
Black Pt.
Cardinals Is.
C. Smith
A NEW DISCOVER'D SEA
Steye
Is. Sade
Gante Bay
LABRADOR
OR
NEW BRITAI
In 1586 Davis ran ten leagues into a Harbor 2 leagues wide in Lat. 56°.
C. Jones
tta Maria
he Cubbs
L Aschikunipi
This perhaps is th
about 54°. 30', wh
saw a great Sea
between 2 lands,
all Islands, & ha
of a N.W. Passa
R. Slude
Charlton I.
ESKIMAUX
Comfort.
Ruperts R.
F. Rupert
Frenchmans R.
R. St. John

# Giovanni Cabot

1497

El italiano Giovanni Caboto, que los ingleses llaman John Cabot, intenta llegar a Asia dirigiéndose al oeste desde Inglaterra. Con la perspectiva del negocio, comerciantes de Bristol financian el viaje y el rey Enrique VII le concede el derecho a «descubrir e investigar, sean islas, países, regiones o provincias de paganos e infieles, sean en las partes del mundo que antes de ese momento fuesen desconocidas por todos los cristianos.»

Cabot, en un pequeño barco de cincuenta toneladas llamado *Matthew*, y con unos 20 tripulantes, parte el 2 de mayo de 1497 del puerto de *Bristol*. Navegando en dirección oeste, el 24 de junio encuentra una tierra que llama *Prima Vista*, otra que llama *Saint John*, y nombra los cabos *Discovery* y *Saint George*. No se conoce el emplazamiento de estos lugares de la costa americana, seguramente en *Newfoundland*, al sur de *Labrador*, donde desembarcan, recogen agua y encuentran restos de actividad humana, un fuego, redes, utensilios de madera. Reclama la tierra –que cree asiática– para el monarca inglés y navega unas semanas costeando. Regresan a Inglaterra el 6 de agosto, donde les reciben con entusiasmo. Informa al rey que han encontrado una tierra templada, y un mar tan repleto de peces que pondría fin a la dependencia inglesa del pescado islandés. Pero esta expedición no tendrá continuidad.

Sebastián Cabot, su hijo, navega por el continente americano al servicio de España, y por las regiones árticas de *Nueva*

*Zembla*, bajo bandera inglesa. El año 1549, nombrado Gran Piloto de Inglaterra, lo contrata el rey Eduardo VI para instruir pilotos con la intención de competir con España y Portugal, las grandes potencias marítimas. La marina inglesa solo cruzaba los mares para comerciar con los países cercanos, y los pilotos no tenían conocimientos prácticos ni teóricos sobre latitudes y navegación astronómica.

# Martin Frobisher

1576-1578

Nacido hacia 1535 en Altofts, condado de York, a Martin Frobisher, hijo de un mercader, de joven le encontramos en empresas marítimas por todo el mundo, comerciando, capturado por enemigos y sufriendo prisiones, pirateando barcos hostiles a la corona inglesa, una vida agitada por aventuras arriesgadas. El mapa de Mercator le sugirió el viaje ártico a la búsqueda de un paso hacia el Pacífico y sus fuentes inagotables de riqueza, siguiendo el clima favorable creado por el navegante Humphrey Gilbert, que fantaseó con esta posibilidad. Frobisher interesó a la reina Elizabeth I por el interés económico del viaje y la posibilidad de apropiarse de nuevos territorios para la Corona. El año 1574, tal vez a raíz del discurso de Gilbert, de amplia difusión, la reina se dirigió a los mercaderes ingleses, que contaban con el monopolio de los caladeros y los negocios en los territorios árticos, pidiéndoles que enviaran una expedición a la búsqueda del Paso del Noroeste, o que transfirieran sus privilegios a otros aventureros. Con el acuerdo, en febrero de 1575 otorgó su licencia para el que sería el primer viaje de descubrimiento al mando del capitán Frobisher. Visionario, audaz, se lanzó a la aventura atlántica «pensando que la extensión del mar debía de tener un final, y en esta dirección alguna tierra su comienzo». La encontró la tierra firme, que ojos occidentales divisaban por vez primera, pero no el deseado Paso del Noroeste, aunque lo intentó tres veces.

## PRIMER LIBRO DEL PRIMER VIAJE DEL CABALLERO MARTIN FROBISHER, CAPITÁN GENERAL PARA EL DESCUBRIMIENTO DEL PASO A CATAY Y LA INDIA ORIENTAL POR EL NOROESTE, PRIMER INTENTO EN EL AÑO DEL SEÑOR 1576, EL 15 DE MAYO.

El capitán Frobisher, en el primero de sus viajes desafía un mundo desconocido y con una nave mínima se atreve contra mares que fabulosos mapas dibujan repletos de animales nunca vistos. Rumbo al oeste, sorteando peligros de viento, de hielo, de tormentas oceánicas, hacia un horizonte incierto. Hay algo de audaz, de insensato en su osadía, pero al final acierta, encontrando tierra firme en la costa de Canadá, al sur de la que años después se conocerá como isla de *Baffin*. Explora un estrecho que llama con su nombre, donde cree que en su extremo quizás se halla el paso buscado, pero no navega en esta dirección. Divisa la isla *Resolution*, se adentra en el estrecho de *Hudson* y llama *Meta Incognita a* la tierra firme a oriente, donde desembarca y entra en contacto con los nativos. Aunque es probable que los balleneros conocieran ya a las gentes que poblaban los hielos árticos, esta es la primera vez que los europeos se relacionan con los esquimales y lo relatan. Con los viajes de Frobisher, y de los navegantes que le siguen, se va revelando su forma de vida ancestral, casa, comida, canoa. Conocemos los trueques con los marineros, las violencias que padecen, unos y otros.

George Best, el autor de la crónica que sigue, era «a gentleman of his own who was personally present a captain in all the same service», y la dedica al caballero Christopher Hatton. Se conocen otras dos crónicas, la de Christopher Hall, ca-

pataz del barco *Gabriel*, escueta y detallada, y la del mercader y viajero Michael Lok, director de la *Muscovy Company*, que costeó a su cargo muchos de los suministros de un viaje en el que no participó, escribiendo «de acuerdo con mi conocimiento y la información verdadera que tuve de ello.»[30]

«Entre los muchos talentos honorables que favorecían su empresa honesta y encomiable, estaba especialmente obligado al muy honorable Ambrose Dudley, conde de Warwick, de quien recibió favor, atención y buena disposición, y siempre estuvo pronto a aprobar e impulsar todas las acciones honestas de los promotores y sus albaceas. Y así, gracias a la honorable aprobación de mi señor, su empresa recibió esperanzas, y gradualmente, con no poco gasto y estipendio, la encaminó, reuniendo a tantos aventureros y tantas sumas de dinero, que podría sufragar una carga razonable con que proveerse para la navegación. Preparó dos barcos pequeños, de 25 y 20 toneladas, con los que pretendía realizar el deseado viaje. Provisto de los dos barcos señalados y una pequeña pinaza de 10 toneladas de carga, con los víveres y otros artículos necesarios para el abasto de doce meses, partió de viaje desde *Blackwall* el 15 de junio, *Anno Domini* 1576.[31]

[30] En la traducción utilizo algún pequeño fragmento de las otras crónicas.

[31] Michael Lok señala que, situados en el río Támesis, parten del muelle de *Ratcliffe* el 7 de junio, el 12 del muelle de *Gravesend*, aunque el texto de Best señala su partida de muelle de *Blackwall*, situado antes del de *Gravesend*, el día 15. Sigue la narración de Lok con los barcos el día 13 en *Harwich*, en el mar del Norte, el día 18 por *Yarmouth Roads* [Great Yarmouth], el 26 en las islas *Shetland*, y el 11 de julio por la isla de *Frisland*.

Uno de los barcos en los que marchó se llamaba *Gabriel* y el otro *Michael*, desde Inglaterra navegaron rumbo noroeste, y hacia el once de julio divisó una tierra alta y accidentada que juzgó ser *Frisland,* de la que algunos autores han hecho mención,[32] pero no se atrevió a acercar a causa de la gran cantidad de hielo que había a lo largo de la costa, y también les preocupaba bastante la gran neblina. No lejos de allí, en medio de una gran tempestad perdió la compañía de su pequeña pinaza, y conjeturó que se la había tragado el mar, y sólo perdió cuatro hombres. El otro barco, llamado *Michael*, desconfiando del objetivo se alejó en secreto y regresó a casa anunciando que él había naufragado.

El admirable capitán, a pesar de estas contrariedades, y aunque a causa del tiempo extremadamente malo el mástil había caído, y el mástil superior había volado por la borda, continuó su rumbo al noroeste, pensando que la extensión del mar debía de tener un final, y en esta dirección alguna tierra su comienzo. Decidido a traer al menos una prueba verdadera de qué podía haber tierra y mar en la lejanía, hacia el noroeste, más allá de lo que cualquier hombre había descubierto hasta ahora.

[32] En el mapa falso atribuido a los hermanos Zeno y publicado en 1558, aparece la isla *Frisland*, situada al sur de Islandia. Se trata de un error que difundirá Mercator al incorporarla a su mapa el año 1569, y reproducirán casi todos los mapas hasta mediados del siglo XVII. Algunos navegantes, como Frobisher –que reclamó su posesión para la corona inglesa –y otros, señalan su existencia que confunden seguramente con las islas *Feroe*, o la costa de Groenlandia. En este caso parece ser el cabo *Farewell*.

# Drie Voyagien

Gedaen na

# GROENLANDT,

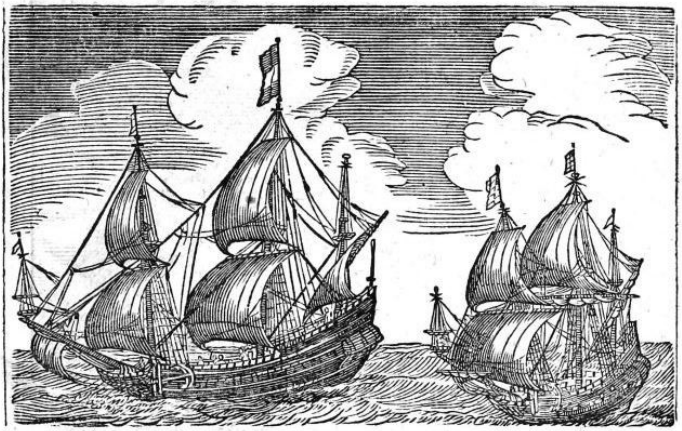
## Om te onderſoecken of men door de Naeuwte Hudſons ſoude konnen Seylen; om alſoo een Doorvaert na Oost-Indien te vinden.

Alle ten verſoecke van Chriſtianus de IIII. Koningh van Denemarcken, &c. de eerſte door Ioan Monnick, de tweede door Marten Forbiſſer, ende de derde door Gotske Lindenau. Als mede een

## BESCHRYVINGHE,

Hoe, en op wat wijſe men de Walviſſchen vanght.

Item / een korte Beſchrijvingh van Groenlandt / met de manieren en hoedanicheden der INWOONDEREN aldaer.



t' AMSTERDAM, Gedruckt

By GILLIS JOOSTEN SAEGHMAN, in de Nieuwe-ſtraet / Ordinaris Drucker van de Journalen der Zee- en Landt Reyſen.

[Isaac de La Peyrère] *Drie voyagien gedaen na Groenlandt* (Amsterdam, 1655)

El 20 de julio avistó una zona montañosa que llamó *Queen Elizabeth's Forlande*,[33] por el nombre de Su Majestad, y navegando a lo largo de la costa, en dirección norte, divisó otro promontorio con una gran garganta, bahía o paso, por así decirlo, que dividía dos tierras firmes o continentes separados.[34] Allí,a lo largo de la costa encontró una gran acumulación de hielo, y deseando continuar su rumbo hacia el norte, en estos estrechos lo detuvo el viento en contra, y no pudo ir más allá. Pocos días después observó que el hielo se había consumido y desaparecido, ya sea engullido por algunas corrientes rápidas o remolinos, trasladado más al sur del mismo estrecho, o transportado de alguna otra manera. Por lo que resolvió indagar este lugar para ver hasta dónde tenía continuación el canal, y si podía navegar hacia algún mar abierto en la parte opuesta, de lo que concibió no pocas esperanzas. Entró el 21 de julio, y navegaron más de cincuenta leguas, según dijo, teniendo a uno y otro lado unas zonas montañosas o continentes.

Mientras navegaba hacia el oeste juzgó que la tierra firme a su mano derecha era el continente de Asia, que allí se separaba de América, que se encontraba a su mano izquierda, frente al mismo. A este lugar lo llamó estrechos de *Frobisher*, como Magallanes, que en el extremo sudoeste del mundo, habiendo descubierto el paso al mar del sur, donde América se separa del continente que se encuentra bajo el polo sur, lo llamó estrechos de *Magallanes*. Después de haber entrado se-

[33] Puede ser la isla *Resolution*, en la entrada del estrecho de *Hudson*.

[34] La bahía que llamó de *Frobisher* y después conocida como de *Lumley*, al sur de la isla de *Baffin*.

senta leguas en el estrecho antes mencionado bajó a tierra firme y encontró un rastro de haber hecho fuego. Vio ciervos corpulentos que parecían humanos, y que se le acercaron corriendo, y apenas escapó por un camino estrecho, donde pudo defenderse para salvar su vida.

En este lugar vio y observó diversas señales de la gente que se reunía allí,[35] y estando en tierra sobre la cima de una colina descubrió a lo lejos cantidad de objetos pequeños que flotaban en el mar, y supuso que eran marsopas, focas, o alguna especie de extraño pez, pero al acercarse vio que eran hombres en pequeños botes hechos de cuero. Y antes que pudiera descender de la colina alguna de esas personas casi le impide llegar al bote, habiéndose escondido en secreto detrás de las rocas para ese propósito, pero se dirigió rápidamente al bote, cogió su alabarda, y escapó por poco del peligro, salvando su bote.

Después tuvo varias pláticas con ellos y subieron a bordo de su barco y le trajeron salmón, carne y pescado crudo, que devoraron tal cual, con avidez, en la presencia de nuestros hombres. Y para mostrar su agilidad, probaron muchas habilidades en las cuerdas del barco, a la manera de nuestros marineros, y parecían ser muy fuertes de brazos y ágiles de cuer-

[35] Michael Lok comenta que «encontraron los muros de doce casas antiguas de tipo campestre, pero sin gente. Las cabañas parecían más talleres que casas de habitación, donde tal vez solían trabajar el cuero, preparar el aceite de las ballenas, focas y otros grandes peces, de cuyos huesos vieron gran cantidad. También divisaron en un valle, justo debajo de ellos, tres casas cubiertas con cuero de pieles de focas, como tiendas, y también dos perros.» En su crónica amplia los detalles del contacto con los nativos, que en general corresponden a los aquí señalados.

po. Intercambiaron con nuestros hombres abrigos de pieles de foca y de oso, y cosas parecidas, y en recompensa recibieron campanas, espejos y otros juguetes.

Después de muchos encuentros y cortesías, nuestros marineros, incumpliendo las órdenes de su capitán, comenzaron a confiar en ellos con más facilidad, y a cinco de nuestros hombres que desembarcaron los detuvieron con sus botes, y nunca más se supo de ellos, hasta el día de hoy.[36] De modo que el capitán, al quedarse sin el bote, la pinaza, y la gente, apenas tenía suficiente número de personas para conducir el barco de regreso, y tampoco podía pasar a tierra firme a rescatar a sus hombres, si es que hubiera podido, por falta de un bote, y los astutos traidores fueron tan cautelosos que después ya nunca se convirtieron en un peligro para nuestros hombres.

El capitán, deseoso de llevarse algún testimonio del lugar, para demostrar su estancia, estaba muy contrariado por no haber apresado antes a alguno de ellos, y para engañar a los engañadores, llevó a cabo una buena estratagema. Sabiendo bien cuánto se deleitaba con nuestros juguetes, y especialmente con las campanas, hizo sonar una linda campanilla, fingiendo que la daría al que viniera a buscarla. Y como por miedo no quisieron acercarse al peligro, les lanzó una campana a corta distancia, con el propósito que cayera al mar y se perdiera. Y para acrecentar su codicia, hizo sonar una campana más ruidosa, de modo que al final uno de ellos se acercó al costado del barco para recibirla, y cuando pensó cogerla de la mano del capitán, le cogieron a él, porque el capitán, preparado, dejó caer la campana y capturó rápidamente al hom-

[36] Christopher Hall sitúa la desaparición de los cinco el 20 de agosto.

bre, arrancándolo con fuerza, a él y a su bote, fuera del mar, dentro del barco. Al encontrarse en cautiverio, encolerizado y con rencor, se mordió la lengua dos veces, pero no murió de eso, sino que vivió hasta llegar a Inglaterra, y luego murió a causa del frío que pasó en el mar.[37]

Ahora, con esta nueva presa (testigo suficiente del largo y tedioso viaje del capitán hacia las partes desconocidas del mundo, como bien lo demostró este extraño infiel, ya que nunca antes se había visto algo parecido, ni leído, ni oído hablar, y cuyo lenguaje nadie conocía ni entendía), dicho capitán Frobisher regresó a casa y llegó a Inglaterra, a *Harwick*, el dos de octubre de 1576, y continuó a Londres, donde fue muy elogiado de todos por su grande y notable intento, pero especialmente famoso por la gran esperanza que trajo del paso a *Catay*, que, según relató, no dudó en buscar atravesando aquellos parajes. Y en especial ha de ser recordada la primera llegada en aquellas partes donde había tanta acumulación de hielo a lo largo de la costa, y de tal espesor, que apenas su bote podía llegar a la orilla.

Finalmente, y después de diversos intentos, ordenó a su compañía que, si por cualquier medio posible podían desembarcar, le trajeran cualquier cosa, lo primero que pudieran encontrar, ya fuera vivo o muerto, ganado o piedra, en señal de posesión cristiana, que de ese modo la tomó en nombre de Su Excelentísima Majestad la Reina, pensando que así podría

[37] Michael Lok, el 25 de agosto anota que el *Gabriel* inicia el regreso a Inglaterra, el 25 setiembre avistan la costa de Escocia y las islas *Orkney*, el 2 de octubre entran en *Harwick,* y el 9 en Londres, donde los reciben «alegremente, con gran admiración popular, trayendo el hombre extraño y su bote.»

justificar la posesión y el disfrute de las cosas que crecían en estas partes desconocidas. Algunos de su compañía trajeron flores, algo de hierba verde, y uno trajo un trozo de una piedra negra, muy parecida al color del carbón de mar, que por el peso parecía ser algún tipo de metal o mineral, sin importancia a primera vista, y a juicio del capitán, pero se conservó a causa de su novedad en relación al lugar del que procedía.

Después de su llegada a Londres, cuando varios de sus amigos le preguntaron qué cosas había traído a casa de ese país, no le quedaba nada para obsequiarlos salvo un trozo de esa piedra negra. Y obsequió con un trozo a una mujer gentil, una de las viudas de los aventureros, que por casualidad la arrojó y quemó en el fuego, tanto tiempo, que al sacarla y apagarla con un poco de vinagre, relució con piritas brillantes de oro. Al ser debatido el asunto, se llevó a ciertos buscadores de oro de Londres para que la comprobaran, y encontraron que por la cantidad contenía oro en abundancia.

Después, los mismos buscadores de oro prometieron grandes beneficios si se encontraba algún depósito, y se ofrecieron a la aventura para buscar en aquellas partes de donde la trajeron. Algunos, con grandes esperanzas en el asunto, buscaron en secreto un contrato de arrendamiento de esos lugares de manos de Su Majestad, para disfrutar del volumen de de un tan gran beneficio público para su lucro privado. En conclusión, la esperanza de encontrar el mineral de oro encandiló y sedujo el corazón de muchos a acometer un nuevo viaje, y lo prepararon para el año siguiente.»[38]

[38] En las averiguaciones sobre el mineral y su interés económico, Michael Lok el mes de febrero de 1577 visita al secretario real, «who sayd to me

## INFORME VERDADERODE LAS COSAS SUCEDIDAS EN EL SEGUNDO VIAJE DEL CAPITÁN FROBISHER, INTENTANDO EL DESCUBRIMIENTO DE UN NUEVO PASO HACIA CATAYA, CHINA Y LAS INDIAS ORIENTALES, POR EL NOROESTE. *ANNO DOMINI*, 1577.[39]

El segundo viaje de Frobisher es otra cosa, porque esta vez el empeño por el Paso del Noroeste era menor, los armadores de los barcos estaban principalmente interesados en algo más concreto, y el capitán orientó «este viaje solo para la búsqueda del mineral de oro, y para diferir el descubrimiento adicional del pasaje hasta otro tiempo. [...] Bajo tales auspicios, este segundo viaje se organizó generosamente. La reina invirtió en la empresa, junto con miembros del consejo privado, y entre otros suscriptores estaban la condesa de Warwick, el conde y la condesa de Pembroke, lord Charles Howard, Michael Lok, Anthony Jenkinson y el joven Philip Sidney. El importe total suscrito fue de 5.150 libras.» Frobisher cuenta con tres barcos, el *Ayde*, de 200 toneladas, ofrecido por la reina como almirante; y dos más pequeños, el vicealmirante *Gabriel,* y el *Michael;* y ambién una compañía formada por 143 personas,

---

that he'had gyven peces of this ure to certayne very excellent men, and that sum found nothinge therein, but one found a litle sylver, and that Mr. Dyar had made prooffe therof, and found the lyke, and that hym sellfe had seene the proffe made, wherby he was parswaded to be so.» A pesar de las dudas, tres meses después Frobisher regresa al ártico a buscar el oro.

[39] Utilizo las crónicas de dos de los capataces que participaron en la aventura. Dionysus Settle, *El segundo viaje del maestro Martin Frobisher, hecho a las regiones oeste y noroeste, en el año 1577, con descripción del país y la gente*. Y George Best, título que corresponde al encabezado.

36 eran oficiales y caballeros, 14 mineros y buscadores de oro, y el resto soldados y marineros.

Inician el trayecto el día 26 de mayo de 1577 en *Blackwall*. Al paso de las islas *Orkney*, el 7 de junio desembarcan en la bahía de *San Magnus*, en el pueblo de *Kirkwall* para cargar agua, y los isleños huyen creyendo que eran piratas, pero les informan de sus intenciones pacíficas. En el trayecto se cruzan con marineros que van a Inglaterra, lo que aprovechan para escribir cartas para sus allegados. Se sorprenden al avistar peces monstruosos y extrañas aves. El 4 de julio reconocen una tierra que creen *Frisland*, y describen el lugar, que en realidad eran las islas *Feroe*. Costean Groenlandia, y un cronistas escribe que es un «lugar de fragancias aromáticas de dulces resinas, y notas agradables de pájaros cantores.»

El 16 de julio avistan *Queen Elizabeth's Forland*, y al día siguiente la isla que llamarán de *Hall*, en la costa de la isla de *Baffin*, cerca de donde Frobisher calculaba encontrar el paso hacia Asia, en el estrecho que apodó con su nombre el año anterior. Desembarcan los buscadores de oro donde se extrajo el mineral por primera vez, pero no encuentran nada. Mientras, otros suben a la montaña más alta, que llamarán *Warwich*, y en la cima construyen una cruz de piedra.

En este entorno, «se acercaron algunas de las gentes del país, saltando y brincando con extraños ruidos y gritos, que causaron no poca admiración a nuestros hombres. El general, deseoso de atraerlos por medios adecuados, hizo que les ofrecieran cuchillos y otras cosas, y como no las quisieron tomar de nuestras manos las dejamos en el suelo y nos apartamos, ellos se aproximaron, las cogieron y dejaron algo en contrapartida. Al final, dos dejaron sus armas y se acercaron, y nu-

estro general hizo lo mismo, ordenando a la compañía que se quedara atrás. Se acercó, y después de ciertas señas mudas de alegría, cuando les iba a dar la mano escaparon y corrieron hacia sus arcos y flechas y regresaron violentamente contra ellos, sin tener en cuenta al resto de nuestra compañía que estaba lista para defenderse, y con sus flechas hirieron a algunos, cogimos a uno y el otro escapó.»

Los días siguientes navegan por la entrada de la bahía de *Frobisher*. El día 20 recalan en el estrecho de *Jackman* donde se estaciona el *Ayde*, y los otros dos barcos se dirigen a buscar el paso. Descubren una isla y bahía que llamarán *Countess Warwick*. «En esta isla se encontró un buen depósito del mineral que lavado mostró el oro claramente a la vista, por lo que se pensó que era mejor cargar aquí, donde había, que buscar en otro sitio para obtener algo mejor y pasar tiempo y peligros.» Una labor a la que dedicarán veinte días, cargando doscientas toneladas del mineral.

En relación a los nativos, se producen encuentros y violencias. Intentan conocer el destino de sus compañeros desaparecidos el año anterior, y por indicios –encuentran una camisa vieja, un jubón, una faja y zapatos–, concluyen que los asesinaron y comieron. En el estrecho de *York* se enfrentan a algunos grupos que les atacan. «Cuando desembarcaron, asaltaron con fiereza a nuestros hombres con sus arcos y flechas, y herimos a tres con nuestras flechas. Al verse heridos saltaron desesperadamente de las rocas al mar, y se ahogaron [...] ignorando lo que significa la misericordia, en las situaciones extremas no buscan otra cosa que la muerte, y viendo que caerían en nuestras manos prefirieron ahogarse y morir miserablemente antes que ser salvados por nosotros. El resto, al

ver a sus compañeros en esta angustia, huyeron a las altas montañas. Tomamos a dos mujeres que no eran capaces de escapar como los hombres, una por su edad y la otra por estar con un niño pequeño. A la desafortunada vieja, que algunos de nuestros marineros supusieron era un demonio o una bruja, le sacaron los borceguíes para ver si tenía los pies hendidos, y por su feo talle y deformidad la dejamos ir. A la joven y el niño nos los llevamos.»

El 21 de agosto, «ya era buen momento para marchar, porque los hombres estaban cansados, sus zapatos y ropas muy gastados, los fondos de sus canastas arrancados, sus herramientas rotas y los barcos razonablemente llenos. Algunos, con los sobresfuerzos sufrieron heridas de consideración, varios con sus vientres rotos, y otros cojeando. Y en estos días, por la noche el hielo comenzó a congelarse alrededor de los costados de nuestros barcos, y al declinar el sol hacia el sur consideramos acelerar el regreso a casa.»

«El jueves 22 de agosto desarmamos nuestras tiendas, y cada hombre se apresto a regresar a casa, encendieron hogueras en la cima del monte más alto de la isla, y la rodearon marchando con la insignia desplegada. Lanzamos una andanada de despedida en honor de la muy honorable Lady Anne, condesa de Warwick, cuyo nombre lleva, y partimos.» Un viaje de retorno accidentado por las tormentas que dispersan los barcos. El 23 setiembre el *Ayde* llega a *Milford Haven* en Gales, el *Gabriel* a Bristol, y el *Michael* se refugió en algún lugar al norte de Inglaterra. Frobisher depositó el mineral en el castillo de Bristol y se dirigió a informar a la reina.

En la corte, entonces en el castillo de Windsor, expone a la reina el éxito del viaje, «y la abundancia de mineral de oro,

con otras materias de importancia que encontró en estas partes septentrionales descubiertas. Fue cortésmente agasajado y recibido amablemente por muchos nobles, y su gran aventura especialmente elogiada por Su Majestad.» Al cabo de tiempo, una comisión reunida por la reina le señala el gran interés de una nueva expedición para colonizar la tierra llamada *Meta Incognita,* el brazo sur de la bahía de *Frobisher*.

«Y enseguida se prepararon los barcos y todo lo necesario, con la prontitud que la época del año requería. Y al tener en cuenta que los productos de las minas ya descubiertas al menos compensarían todos los gastos de los aventureros, y darían la esperanza y probabilidad de mayores negocios, se consideró necesario, para la mejor guardia de los lugares ya encontrados, y para mayores descubrimientos de los secretos en el interior de esos países, y también para una mayor búsqueda del paso a Catay, que cierto número de soldados escogidos y hombres gentiles se destinaran para estos fines y habitaran el lugar. Contaban con un fuerte sólido, una casa de madera construida artificialmente y diseñada con habilidad por un notable erudito para ser trasladada en barcos. Se dedicaría a albergar todo el año a los hombres designados a pasar el invierno, y como defensa del peligro de las nevadas y el aire frío, y también para fortificarse de las violencias y desafíos de la gente de esos países.» Como colonos escogieron a «100 personas, de las cuales 40 debían ser marineros para el uso de los barcos; 30 mineros para recoger el mineral de oro para el próximo año; y 30 soldados para la mejor guardia de los demás. Dentro de este último número se incluyen los caballeros, afinadores de oro, panaderos, carpinteros y todas las personas necesarias.»

## EL TERCER VIAJE DEL CAPITÁN FROBISHER, INTENTADO PARA EL DESCUBRIMIENTO DE CATAY, POR *META INCOGNITA*. *ANNO DOMINI*, 1578.[40]

Esta última travesía de Frobisher se convirtió en una asombrosa expedición con quince barcos formados en tres escuadras, la mayor flota que nunca se reuniría para el descubrimiento del Paso del Noroeste, aunque en este caso el interés real era el oro. Se congregó en el puerto de *Harwich* el 27 de mayo de 1578, y levaron anclas el día 31. El 20 de junio llegan a la cercanía de la isla *Frisland* –seguramente Groenlandia–, y a partir de entonces el itinerario de los barcos comprende un área situada entre los que serán llamados estrechos de *Davis* y de *Hudson*. Soportarán mareas y temporales, entre la niebla y la nieve, a causa de la dirección desacertada del comandante, «un intervalo de terrible peligro, que solo fue superado por el coraje, la perseverancia, y la resistencia constante de la gente». En algún momento las borrascas los dispersan, y el barco que transporta parte de la casa preparada para establecer la colonia se hunde.

El 20 de julio, situada la flota dentro de la bahía de *Frobisher*, recala en el estrecho *Countess of Warwick*, y desde este emplazamiento los diferentes barcos se dispersan para recolectar el mineral de oro. Encuentran algunos filones en los estrechos *Beares*, *Dyers*, *Countess of Susex* y *Queens Fore-*

[40] Del viaje se conservan cuatro crónicas, escritas por Thomas Ellis, George Best, Thomas Wiars y Edward Selman.

*land*, alcanzando la cantidad de unas 1.700 toneladas de piritas de hierro.

A falta de provisiones, y sin los elementos para asentar una colonia, la idea de permanecer largo tiempo en el lugar se desvanece. «Antes de embarcarnos construimos una casita en la isla *Countess of Warwick*, y la adornamos con muchas bagatelas, como broches, puntas, encajes, anteojos, peinetas, bebés a caballo y a pie, e innumerables adornos similares, y juguetes, para seducir y atraer a la gente a cierta familiaridad, de cara a otros viajes.»

«La fecha en que se hizo a la mar la mayor parte de la flota fue el 31 de agosto. Después de una travesía tempestuosa, en la que muchos de los barcos padecieron las tormentas, la flota llegó sana y salva a casa, en diferentes puertos y en diferentes momentos, el último el 1 de octubre [...] en toda la flota murieron en este viaje no más de cuarenta personas, número que no es grande, considerando los barcos que había, y las extrañas andanzas que pasamos.»

Los crecidos gastos de la expedición arruinan a los promotores, porque las montañas de oro prometidas no aparecieron, y el mineral trasladado sólo contenía cantidades insignificantes de oro y plata. En noviembre, Michael Lok, uno de los armadores, se queja de «Sir Martin Frobisher, un hombre cuyos intereses se había esforzado celosamente por promover durante el espacio de unos seis años», y le acusa de no haber cumplido el compromiso que contrajo de regresar con «quinientas toneladas de 'un rico mineral oro'.» Largos pleitos siguieron a la aventura fracasada.

# John Davis

1585-1587

En Sandridge, una aldea del condado inglés de Hertfordshire, nació hacia 1550 John Davis, navegante, aventurero, maestro de pilotos, vecino y amigo de los hermanos Gilbert, que quizás le despertaron el interés por la aventura ártica, por encontrar el Paso del Noroeste, y como Frobisher lo intentó tres veces, por el beneficio de algunos mercaderes que armaron sus barcos. En una búsqueda infructuosa recorrió Groenlandia por su costa oeste, y la del este de Canadá, examinando geografías en latitudes inexploradas por los europeos. Entró en contacto con los nativos, y dejó un recuerdo indeleble de sus jornadas en el estrecho que lleva su nombre. Después del recorrido ártico continuó sus viajes a lo largo del mundo conocido, y por conocer, descubre las islas Falkland y el año 1605 muere asesinado en los estrechos de Malaca, al ser asaltada su nave por piratas japoneses, y lo sepultan en el mar.

La memoria de Davis pervive en sus descubrimientos y en los estudios científicos dedicados a orientar a los marineros en la práctica del arte de la navegación astronómica, en sus libros, *Seamans secrets*, del año 1594, y *Wordles Hydrographical Description*, del 1595. Contribuyó al progreso de la navegación con algunos inventos, sobretodo la ballestilla o cuadrante de Davis, *backstaff*, que revolucionó la navegación y reemplazó los instrumentos del momento, el astrolabio, el cuadrante y la ballestilla de Jacob.

## EL PRIMER VIAJE DEL CAPITÁN JOHN DAVIS, EMPRENDIDO EN JUNIO DE 1585, PARA EL DESCUBRIMIENTO DEL PASO DEL NOROESTE. ESCRITO POR EL MERCADER JOHN JANES, SIRVIENTE DEVOTO DEL SEÑOR WILLIAM SANDERSON.

El capitán John Davis realizó el primer viaje en averiguación del Paso del Noroeste en junio del año 1585, y el mercader John Janes, que lo acompañó en la jornada, escribió la crónica de lo sucedido. «Ciertos personajes honorables y dignos caballeros de la corte y del país, con diversos mercaderes excelentes de Londres y del oeste del país, movidos por el deseo de promover la gloria de Dios y buscar el bien de su país natal, consultándose sobre la probabilidad del descubrimiento del Paso del Noroeste, que hasta ahora había sido intentado, pero lamentablemente abandonado por accidentes inesperados, que apartaron a los empresarios de su objetivo principal, resolvieron, después de una buena deliberación, dejar por escrito su negocio para proporcionar lo necesario para la navegación, y un hombre apto para director de esta empresa tan difícil. La puesta en marcha de esta acción fue especialmente encomendada por los aventureros al cuidado del Sr. William Sanderson, mercader de Londres, ya tan involucrado en esto, que además de su trabajo, que no era pequeño, con su caudal se convirtió en el más grande aventurero, y encomendó al resto de la compañía al señor John Davis, hombre muy versado en los principios del arte de la navegación, como capitán y piloto principal de esta hazaña.»

El día 7 junio partió del puerto de *Dartmouth*, una expedición con dos barcos, el *Sunshine,* de 50 toneladas y 23 tripu-

lantes, y el *Moonshine,* de 35 toneladas y 19 tripulantes, bajo la dirección del capitán John Davis. El día 14 encuentran las islas *Scilly*, donde a causa de los vientos contrarios se resguardan hasta el día 28. Seguirán por mares incógnitos, entre grandes islas de hielo, sorprendidos por la cantidad de ballenas que avistan.

El 20 de julio les sale al paso Groenlandia, isla a la que el cronista no se refiere por su nombre, «una tierra, la más deforme, rocosa y abrupta que jamás habíamos visto», y advierten una «playa rodeada de hielo a una legua de distancia, haciendo un ruido tan molesto que parecía ser el verdadero presagio de la desolación, por lo que el capitán la nombró tierra *Desolation*», una extensión sin determinar al norte del cabo *Farewell*, nombre también ideado por Davis.

Costean rumbo norte, «con nuestro bote, el capitán con seis marineros se dirigió a la orilla, pensando encontrar un lugar para desembarcar». Siguen entre hielos, a veces pescando, en medio de un tiempo calmado pero frio, y por esta causa el capitán ordena aumentar el desayuno a media libra de pan y más cerveza para cada persona. «El día 25 de este mes, a las seis de la mañana, nos alejamos de la visión de esta tierra, dirigiendo nuestro rumbo al noroeste, esperando de la misericordia de Dios encontrar nuestro ansiado paso, y así continuamos más de cuatro días.»

El día 29, costeando descubren tierra firme en la latitud de 64º15', en el estrecho que se llamaría *Godthab,* donde ahora se asienta la ciudad de *Nuuk*. Escribe Janes, «acercándonos a la costa encontramos muchos estrechos magníficos, buenos pasos para navegar y grandes ensenadas, por lo que creímos que esta tierra estaba compuesta por un gran número de islas

reunidas. Después de aprestar el barco desembarcamos en una isla pequeña en busca de agua y madera, y descubrimos que era habitada porque encontramos un zapato pequeño, retazos de cuero cosidos con tendones, fragmentos de piel y lana como de castor. El capitán, el patrón y yo, pasamos a una isla situada al otro lado de nuestros barcos, y estando en la cima de un alto peñasco vimos que la gente del país nos observaba, haciendo un ruido atroz, con grandes gritos y chillidos, que al oírlos parecían aullidos de lobos. Yo grité, y ellos también gritaron, y distinguimos dónde estaban, algunos en la playa y uno remando en una canoa por una pequeña isla muy cercana. Hicimos mucho ruido, en parte para atraerlos hacia nosotros, y en parte para advertir a nuestros compañeros de su presencia.

El señor Bruton y el capitán de su barco, con otros de la compañía, se apresuraron a nuestro encuentro y trajeron con ellos a los músicos del barco con la intención de rescatarnos por la fuerza, si lo requería la necesidad, o como cortesía para seducir a la gente. Cuando llegaron les hicimos tocar y bailamos haciendo muchas señales de amistad. Por fin vinieron diez canoas de otras islas, y dos se acercaron a la playa donde estábamos y nos hablaron, situándose las otras canoas más alejadas. La dicción de su garganta sonaba hueca, y sus palabras de tal manera que no las podíamos entender, pero los atrajimos con abrazos amistosos y signos de cortesía. Uno de ellos apuntando hacia el sol con la mano se golpeaba el pecho con tanta fuerza que podíamos escuchar el golpe, y lo hizo muchas veces antes de confiar en nosotros. Se encargó a John Ellis, el capataz del *Moonshine*, que usara su arte para ganar su amistad, y se golpeó el pecho y señaló al sol siguiendo su

proceder, y cuando lo hubo hecho varias veces comenzaron a confiar en él. Uno de ellos bajó a tierra firme y le lanzamos nuestras gorras, calcetines y guantes, y otras cosas que traíamos, tocando nuestra música, bailando y haciendo señales de alegría. Al llegar la noche nos despedimos y subimos a bordo de los barcos.

A la mañana siguiente, 30 de julio, vinieron 37 canoas remando junto a nuestros barcos, indicándonos ir a la orilla. No nos apresurándonos, pero uno de ellos subió a lo alto de la peña, saltó y bailó como habían hecho el día anterior, mostrándonos una piel de foca, y otra cosa como un pandero, que golpeaba con un palo, haciéndolo sonar como un pequeño tambor. Visto lo cual nos acercamos con nuestras barcas a sus canoas, y llegamos a la orilla donde estaban, y confiaron en nosotros después de haber jurado por el sol a su estilo. Le di la mano a uno, me la besó y nos familiarizamos mucho. Por este solo reconocimiento alcanzamos tanto ascendiente que podíamos conseguir cualquier cosa que tuvieran. Les compramos cinco canoas, sus ropas de abrigo todas hechas de pieles de foca y de pájaros, sus borceguíes, sus calzas, sus guantes, todo bien cosido y bien elaborado, lo que nos reveló que tenían diversos artesanos.

Conseguimos un par de borceguíes llenos de lana fina. Su indumentaria de abrigo estaba hecha de pieles de aves con sus plumas sobre ella. Vimos que utilizaban el cuero como guantero, y gruesas correas como de cuero blanco extendido. Logramos sus dardos y remos, y nos dimos cuenta que de ninguna manera querían desagradarnos, sino que nos darían todo lo que les pidiéramos, y estarían satisfechos con todo lo que les diéramos. Se cuidaban mucho los unos a los otros,

porque cuando compramos sus botes, venían otros dos y se llevaban al que nos había dado el suyo. Son un pueblo muy tratable, sin engaños o malicia, y fácil de conducir a la civilización o al buen orden, pero los conceptuamos de idólatras y adoradores del sol. Durante el tiempo de nuestra estancia entre estas islas encontramos una cantidad razonable de madera, tanto de pino como de abeto y enebro [...] Vimos en esta costa maravillosa gran abundancia de focas juntándose, y grupos de pececillos. No encontramos agua dulce en estas islas, solo agua de nieve en grandes estanques. Los acantilados eran todos del tipo del mineral que el señor Frobisher trajo de *Meta incognita*.»

El día 1 de agosto, con viento favorable, dejan la costa de Groenlandia y se dirigen al noroeste, hacia la que se llamaría isla de *Baffin*, «for our discoverie», el objetivo de la expedición. «El día 6 de agosto descubrimos tierra en los 66°40' de latitud, completamente desprovista de la peste del hielo. Fondeamos en una bella rada bajo un espléndido monte cuyos acantilados se situaban al oriente. Este monte se llamó *Raleigh*. El estrecho donde nuestros barcos yacían anclados se llamó rada de *Totnes*. El estrecho que rodea el monte se denominó estrecho de *Exeter*. El promontorio hacia el norte se llamó cabo *Dyer,* y el promontorio hacia el sur cabo *Walsingham*.»[41]

El día 8 costean en dirección SSW y ENE. «El día 9 los nuestros manifestaron su disgusto por su asignación, que pensaban era demasiado pequeña, y hicimos un nuevo reparto.

[41] Francis Walsingham, «uno de los más honorables caballeros del consejo privado de su majestad», la reina de Inglaterra.

Cada día de misa habrían de tener cuatro libras de pan, doce cuartos de vino de cerveza, seis pescados de *Newland*, y los días de carne un poco más de guisantes, y les moderamos la mantequilla y el queso.

El día 11 llegamos al cabo más al sur de esta tierra, al que llamamos *God's Mercy*, que era el lugar «of our first entrance for the discovery». Con el tiempo muy brumoso bordeamos esta tierra nórdica, y cuando por fin despejó vimos que estábamos situados en una entrada o paso muy hermoso que tenía en algunos lugares veinte leguas de ancho y en otros treinta, completamente desprovistos de cualquier peste de hielo.[42] El tiempo muy tolerable y el agua del mismo color, naturaleza y calidad, de la del océano principal, lo que nos dio la mayor esperanza de encontrar el paso. Navegado sesenta leguas por este pasaje rumbo NW, descubrimos ciertas islas que estaban en medio, con paso abierto a ambos lados. Entonces nuestras naves se dividieron, navegando una por el lado norte y la otra por el lado sur de las islas señaladas, donde estuvimos cinco días con viento del sudeste, mucha niebla y mal tiempo. El día 14 bajamos a tierra firme y vimos señales de gente, porque encontramos piedras colocadas juntas como en un muro, y vimos el cráneo de un hombre o una mujer.»

El día 15 «fuimos más lejos y encontramos dos trineos hechos como los nuestros en Inglaterra, el uno de madera de abeto, picea y tablones aserrados de roble, de una pulgada, el otro estaba hecho todo de hueso de ballena, y colgaban de la parte superior de los trineos tres cabezas de bestias que habían matado. Aquí vimos alondras, cuervos y perdices.»

---

[42] Exploran la bahía *Cumberland*.

«El día 17 bajamos a tierra, y en un artefacto parecido a un horno y hecho con piedras, hallé muchas menudencias, como una canoa pequeña hecha de madera, un pedazo de madera en forma de imagen, un pájaro hecho de hueso, cuentas que tenían pequeños agujeros en un extremo para colgar en sus cuellos, y otras cosas pequeñas. La costa era muy árida sin madera ni hierba, y las rocas muy hermosas como de mármol, con venas de diversos colores. Encontramos una foca muerta poco antes, escondida debajo de las piedras.

Nuestro capitán y contramaestre buscaron aún las probabilidades del paso. En primer lugar encontraron que en este lugar eran todo islas, con grandes estrechos entre ellas. En segundo lugar, el agua era del mismo color que la del océano principal, sin alterarse. En tercer lugar, vimos al oeste de estas islas, tres o cuatro ballenas en grupo, que juzgaron que venían de un mar situado al oeste, porque al este no vimos ninguna. Además, mientras remábamos hacia un gran estrecho que se extendía al suroeste, de donde venían estas ballenas, de repente se produjo el ataque violento de una marea del sudoeste, contra la corriente que seguíamos, sin saber de dónde se alimentaba. En quinto lugar, navegando veinte leguas dentro de la boca de esta entrada, sondeamos a 90 brazas, con arena de color gris claro, y cuanto más nos adentramos hacia el oeste más profunda era el agua, de modo que en la costa entre estas islas, no podíamos encontrar suelo en 330 brazas. Por último, fluía y refluía seis o siete brazas arriba y abajo, con la corriente viniendo de diversas partes, de modo que no pudimos percibir su origen.

Los días 18 y 19 el capitán y el contramaestre decidieron continuar la búsqueda si el tiempo mejoraba, tanto para sal-

vaguarda de su honor, como para satisfacción de los aventureros. El día 20, con el viento en contra, cambiaron de idea y resolvieron proceder al regreso. El día 21, con viento del noroeste partimos de estas islas, y al bordear la costa sur vimos muchos estrechos hermosos y nos convencimos que no era tierra firme sino islas.»

El día 24 de agosto, parten hacia Inglaterra. El día 10 de septiembre avistan la tierra *Desolation*, en Groenlandia, pero no pueden desembarcar a causa de las tormentas. Finalmente, el 30 de octubre entran en el puerto de *Dartmouth* donde encuentran el *Moonshine*, que había llegado unas horas antes.

Davis, en su libro *Worldes Hydrographical Discription*, resume la singladura: «En mi primer viaje, sin experiencia de la naturaleza de esos climas, y sin tener ninguna dirección ya sea por carta, globo u otra relación cierta de a qué altitud se debía buscar ese pasaje, tomé rumbo hacia el norte y también busqué hacia el sur, y en mi rumbo del norte caí en la costa que en la antigüedad se llamaba Groenlandia, a quinientas leguas de distancia de los *Durseys,*[43] al WNW, rumbo norte. Una tierra muy alta y llena de poderosas montañas todas cubiertas de nieve, sin vista de bosque, hierba o tierra en el horizonte, y la orilla a dos leguas, en un mar tan lleno de hielo que ningún barco podía de ningún modo acercarse. La abominable vista de la costa y el fastidioso ruido del hielo eran tales que engendraron extraños pensamientos entre nosotros, de modo que supusimos que el lugar estaba desierto y vacío de

[43] La isla Dursey se encuentra en el extremo suroeste de la península Beara, en el condado de Cork (Irlanda).

cualquier criatura sensible o vegetal, por lo que lo llamé *Desolation*. Costeando hacia el sur, en la latitud de 60° encontré el rumbo hacia el oeste, lo seguí en la misma altura, y después de cincuenta o sesenta leguas se desviaba y se dirigía al norte, pero todavía lo seguimos, navegando treinta leguas por el lado occidental de esta costa, que llamé *Desolation*. Pasamos todo el hielo y encontramos muchas islas verdes y agradables que bordeaban la costa, pero las colinas de la tierra firme todavía estaban cubiertas con grandes cantidades de nieve, llevé mi barco entre esas islas y allí nos recuperamos de nuestro cansado viaje, en la latitud de 64°, más o menos.

La gente del país, al haber visto nuestros barcos, se acercaba en sus canoas, y levantando su mano derecha al sol, gritaban y se golpeaban el pecho. Nosotros hicimos lo mismo y la gente subió a bordo, hombres de buena estatura, sin barba, de ojos pequeños y buen trato, y a través de sus señales entendimos que hacia el norte y el oeste había un gran mar. Los tratamos con bondad y les dimos clavos y cuchillos, que de todas las cosas eran las que más deseaban.

Partimos, y al encontrar el mar libre de hielo, suponiendo que había pasado todo el peligro, trazamos nuestro rumbo hacia el WNW, creyendo que así llegaríamos a China, pero en la latitud de 66° llegamos a la otra orilla, y allí vimos otro paso de veinte leguas de ancho en dirección al oeste,[44] que supusimos que era el recorrido esperado. Penetramos unas treinta o cuarenta leguas, encontrando que no se ensanchaba ni tampoco se estrechaba. Entonces, al considerar que la temporada había terminado, porque era final de agosto, y sin haber podi-

[44] El estrecho de *Cumberland*.

do saber la longitud del curso, y sus peligros, seguimos el mejor rumbo para regresar con la noticia del buen éxito de este limitado tiempo de búsqueda. Y así, regresando en medio de un fuerte viento del oeste, el 29 de septiembre llegamos a *Dartmouth*. Y puesto en conocimiento de todas nuestras diligencias al señor secretario Walsingham, y al resto de los honorables y venerables aventureros, se me designó de nuevo un segundo año para buscar el fondo de esta recta, porque con toda probabilidad era el lugar y paso por el que trabajábamos.»

## EL SEGUNDO VIAJE INTENTADO POR EL CAPITÁN JOHN DAVIS JUNTO CON OTROS, PARA EL DESCUBRIMIENTO DEL PASO DEL NOROESTE, EN 1586.

Esta expedición la sufragan algunos mercaderes de Exeter, Totnes, Londres y otros lugares que aparejan tres barcos llamados *Mermaid*, de 120 toneladas; *Sunshine*, de 60 toneladas y 16 marineros; *Moonshine*, de 30 toneladas; y la pinaza *Northstar*, de 10 toneladas. Emprenden el viaje del puerto de *Dartmouth* el 7 de mayo, con el propósito de hallar el Paso del Noroeste partiendo de los descubrimientos del año anterior.

La expedición cruza el 9 de junio las islas *Scilly*, el día 13 Davis divide la flota, el *Sunshine* y la pinaza *Northstar* se dirigen a explorar el lado este de Groenlandia para investigar el paso entre esta isla e Islandia, hasta la latitud de 80º. Davis sigue hacia el noroeste con los barcos *Mermaid* y *Moonshine,* avista el cabo *Farewell*, costea Groenlandia en dirección norte hasta la isla *Disko*, cruza la bahía de *Baffin*, en dirección sur pasa los estrechos *Cumberland* y *Hudson,* y llega a la costa de *Labrador*, regresando a Inglaterra. De este viaje son de interés los nuevos descubrimiento y los contactos con los nativos, que sigo en las dos crónica que se conocen, la del propio Davis, y la de Henry Morgan, dependiente de William Sanderson, que no concuerdan en las fechas ni en las latitudes, pero que se refieren con matices a los mismos acontecimientos.

En la latitud de 64º, cerca de la actual Nuuk, encuentran una tierra montañosa y poco nevada, y al desembarcar hacen un descubrimiento sorprendente, «una tumba sobre la que habí-

an puesto una cruz. Es posible que este lugar fuera el último lugar de descanso de algunos de los antiguos colonos normandos del sur de Groenlandia, colonos del este y el oeste del *bygd*,[45] cuyo destino hasta el día de hoy es un misterio.»

«Estando las naves dentro de los estrechos mandamos nuestros botes a buscar agua de manantial en un lugar donde pudiéramos anclar, ya que aquí es muy difícil de encontrar, y como el bote andaba sondeando y buscando, al verlo se acercó la gente del país en sus canoas gritando y dando voces. Pero al ver en el bote a algunos de nuestra compañía que conocían del año anterior, al momento se acercaron remando y se situaron alrededor con una alegría tan placentera que para expresarlo requeriría muchas palabras. Vinieron con los botes a nuestros barcos, señalando a los que conocían del año anterior, por haber estado con ellos.

Al darme cuenta de su alegría y el poco temor que les producíamos, yo mismo, con los mercaderes y otros de la compañía, fuimos a la orilla llevando veinte cuchillos. Apenas había desembarcado que saltaron de sus canoas y vinieron corriendo hacia mí y los demás, y nos abrazaron con muchas señales cordiales de bienvenida. En este momento eran dieciocho y a cada uno les di un cuchillo, y me ofrecieron pieles como compensación pero les hice señas que no se vendían, que se les daban de cortesía, y los despedí señalándoles que regresaran al cabo de unas horas.

Al día siguiente rápidamente desembarcamos la pinaza en una isla para acometer nuestro propósito del descubrimiento

[45] Palabra noruega que indica un grupo de casas dispersas o aldea, en un entorno rural.

en un lugar que era muy conveniente para conseguirlo, y también adecuado para defendernos de muchos enemigos. Durante el tiempo que la pinaza estuvo allí instalada la gente se acercaba continuamente, unas cien canoas a la vez, cuarenta, cincuenta, más o menos, según la ocasión, y traían consigo pieles de foca, de ciervo, liebres blancas, focas, salmón, bacalao, capelán seco, con otros pescados y pájaros de los que ofrece el país.»

Les visita otro grupo de nativos, y «sus mercancías eran *green fish*,[46] marucas de las islas, bacalao y un pez que se llama escalope, y de todo tenían gran provisión. También, vacas, ovejas y caballos, y heno para sus ganados. También vimos a sus perros. Sus casas las construyen con las paredes de piedra y la madera colocada encima sosteniendo el techo cubierto con turba de tierra, planas en la parte superior, y muchas situadas junto a la orilla. Sus canoas estaban hechas de madera y hierro en la quilla, como nuestras canoas inglesas, y tenían clavos para trabarlo todo, y anzuelos y otras cosas para pescar, como tenemos en Inglaterra. Tenían también calderos de bronce, y cinturones y bolsas de cuero, y botones de cobre, y hachas, y otros utensilios pequeños, como nosotros. Secan sus pescados al sol, y cuando están secos, los empaquetan en los techos de sus casas. [...] Aquí encontramos a dos ingleses con un barco que salió de Inglaterra alrededor del día de Pascua de este año de 1586, y uno de ellos subió a bordo y nos trajo dos corderos. El nombre del mercader inglés era Sr. John Roydon de Ipswich, que se dirigía a Londres con su barco.»

[46] *Green fish*, en las zonas árticas un pescado troceado y salado, pero aún no curado.

El día 9 de julio al regresar al barco «nuestros marineros se quejaron mucho de los nativos, y dijeron que mi benevolencia y trato amistoso les daba ánimos para las malicias, porque nos habían robado un ancla, habían cortado el cable con gran peligro, y la popa de nuestras barcas, y ahora, desde nuestra partida nos disparaban con hondas piedras de media libra de peso, '¿y aún seguiréis tolerando estas heridas? Es una vergüenza soportarlas'. Deseaba contentarles y les dije que lo resolveríamos.»

El día 11 de julio, «vinieron cinco nativos a hacer nueva tregua, y vino el contramaestre del almirante a informarme que quería que los cogiera y los tuvieran presos hasta que nos devolvieran el ancla, y al ver que el principal cabecilla de las malicias era uno de los cinco determinó prenderlo. Vino gritando *yliout*, y golpeándose el pecho ofreciendo un par de guantes para venderlos y el contramaestre le ofreció a cambio un cuchillo. Dos de ellos se acercaron, a uno no lo tocaron, pero el otro pronto estuvo cautivo entre nosotros. Entonces le reclamamos, a él y a sus compañeros, nuestra ancla, y cuando la devolvieron hicimos señas para que lo dejaran en libertad. Una hora después que subiera a bordo, el viento se hizo más fuerte, nos despedimos y zarpamos con el sujeto con nosotros. Uno de sus compañeros, que seguía el barco de cerca, habló con él y se lamentaron, nosotros lo saludamos con la expresión de cortesía *yliout*. Finalmente, este tipo le dijo cuatro o cinco palabras y se llevó las dos manos a la cara, y el otro hizo lo mismo, y nos pareció que partía con gran alegría. Creímos que el hecho de cubrirse el rostro con las manos, y la inclinación de su cuerpo hacia abajo, significaba su muerte. Entre nosotros se convirtió en un agradable compañero.»

A mediados de julio «encontramos una enorme y extraña cantidad de hielo en una sola masa, tan grande que no conocíamos sus límites, alta y en forma de tierra, con bahías, cabos y acantilados, y al creer que era tierra firme enviamos a nuestra pinaza a descubrirla, pero a su regreso se nos informó que era un solo bloque, lo que nos admiró a todos, considerando su gran volumen, increíble para ser relatado en verdad, y por lo tanto omito hablar más de ello. [...]

El día 24, a causa de una helada extrema, «nuestros hombres comenzaron a enfermar y a debilitarse sus extremidades, y sin ninguna esperanza de buen éxito, con orden y discreción, me rogaron que considerara el estado del negocio, y me advirtieron que en conciencia debía considerar la seguridad de mi propia vida y la conservación de la suya, y que por mi temeridad no dejaran viudas a sus mujeres y a sus hijos huérfanos de padre, para que me maldijeran. Este asunto de conciencia me motivó mucho a reflexionar sus diferentes aspectos, sin embargo, considerando la excelencia del negocio si pudiera lograrse, la gran expectativa de acierto por el descubrimiento del año pasado, y que aún había un tercer camino no puesto en práctica, consideré que sería para mí una gran deshonra si por mi negligencia esta acción se convirtiera en descrédito. Por lo que, buscando la ayuda de Dios, fuente de todas las misericordias, complació a Su Divina Majestad mover mi corazón a proseguir, lo que espero será para Su gloria, y agrado de toda mente cristiana.»

El primero de agosto han atravesado la bahía de Baffin, encuentran tierra firme en 66º33', en el entorno del cabo Dyer. El día 15 están frente al estrecho de Cumberland, ya explorado en el viaje de año anterior. El día 20 cruzan frente

al estrecho de Hudson y continúan en dirección sur, hacia la costa de Terranova, «desde la latitud de 67º a 57º, encontramos una gran cantidad de pájaros y gaviotas, increíble para ser contada, y como el tiempo era tranquilo pusimos un recipiente a sotavento para atrapar peces, y pescamos cien bacalaos, aunque estábamos mal preparados para la pesca, al no ser nuestro objetivo. El día 28, desconfiando del tiempo, llegamos a un puerto muy hermoso en la latitud de 56º, y navegamos diez leguas en su interior, tenía dos leguas de ancho y bosques muy hermosos a ambos lados. Aquí continuamos hasta el primero de septiembre, cuando tuvimos dos grandes tempestades. Este lugar produce una gran cantidad de aves, como faisanes, perdices, urogallos o similares, gansos salvajes, patos, mirlos, arrendajos, zorzales y otras clases de aves pequeñas. De perdices y faisanes matamos gran cantidad con arco y flechas, en este lugar en la boca del puerto encontramos gran cantidad de bacalao.

El día 30 de agosto «se acercaron 39 del pueblo y nos trajeron trece pieles de foca, y después de recibirlas el contramaestre envió al carpintero a cambiar una de las barcas que les habíamos comprado, y querían quitársela a la fuerza, y cuando vieron que no podían nos tiraron sus dardos, y uno hirió a uno de nuestros hombres, y John Filpe le disparó a uno en el pecho con una flecha. Regresaron, y cuando cuatro de nuestros hombres entraron en la barca les dispararon con sus dardos, pero nuestros hombres cogieron a uno de los suyos y lo llevaron a la barca, e hirió a uno con su cuchillo. Matamos a tres en sus barcas y a dos los herimos en el pecho con flechas, y el que estaba a bordo fue herido con una flecha, con una espada, y golpeado con palos, y nuestros hombres lo arrojaron

por la borda, pero la gente lo cogió y se lo llevaron a la orilla en sus botes, y también a los otros dos, y marcharon.»

El día 31 de agosto parten del estrecho de *Gilbert* hacia Inglaterra, el 27 de septiembre avistan el cabo *Clear* en Irlanda, el 2 de octubre la isla de *Wight*, y el día 6 llegan a *Ratcliffe* en el río Támesis, «in safetie, God be thanked.»

El viaje ha terminado, y el capitán Davis escribe al señor William Sanderson: «Señor. El *Sunshine* entró en *Dartmouth* el día 4 de este mes. Llegó a Islandia y de allí a Groenlandía, y luego a *Estotiland*,[47] de allí a *Desolation*, y para nuestros comerciantes se hizo trato con la gente, permaneciendo en el país veinte días. Trajeron a casa quinientas pieles de foca, y ciento cuarenta medias pieles y pedazos de pieles. Tengo grandes dudas sobre la pinaza, que Dios sea misericordioso con los pobres hombres y los guarde, si es su bendita voluntad. Ahora que tengo conocimiento de gran parte de la zona noroeste del mundo, he situado el paso con tal probabilidad que estoy seguro que ha de estar en uno de cuatro lugares, o en ninguno. Y además puedo asegurarle, con peligro de mi vida, que este viaje se puede realizar sin cargo adicional, es más, con cierto beneficio para los aventureros, si puedo tener su favor en el proceso. [...] Exeter, 14 de octubre de 1586.

Davis resumen el viaje: «En este segundo intento, los marchantes de Exeter y de otros lugares del oeste, se convirtieron en aventureros de la operación, y nos equiparon de manera suficiente para seis meses, con instrucciones de buscar en los estrechos hasta encontrar la manera de pasar a otro mar en el

[47] *Estotiland* es un lugar inexistente que aparece en el mapa de Zeno.

lado occidental de esta parte de América, y regresar de nuevo, porque entonces no habría duda que el transporte comercial podría efectuarse a China y a las partes de Asia con seguridad. Partimos de *Dartmouth*, y al llegar a la parte sur de la costa de *Desolation*, la bordeamos por su lado oeste hasta la latitud de 66º, y allí anclamos entre las islas que la delimitan, donde descansamos. La gente de este lugar se acercó, y por sus señales entendí que hacia el norte había un gran mar. Aquí, el capitán del barco llamado *Mermaid,* de *Dartmouth*, que tenía mi confianza, manifestó su descontento en muchas ocasiones, y al no estar dispuesto a continuar, me abandonó. [...]

Sabiendo que perdería el favor del Sr. Secretario Walsingham si me apartaba de su dirección, solo y sin más compañía proseguí el viaje en una pequeña barca de 30 toneladas, de la que era dueño el Sr. Sanderson. Al llegar a los estrechos seguí ochenta leguas hasta que me situé entre muchas islas, donde el agua subía y bajaba seis brazas en vertical, y donde se había producido un gran tráfico de personas haciendo tratos. Pero, por las cosas que encontramos, supimos que no eran cristianos de Europa los que habían comerciado. En fin, indagamos con nuestro bote y teníamos pocas esperanzas de continuar más allá por ese camino, y por lo tanto regresamos al mar y costeamos hacia el sur, porque era tarde para buscar hacia el norte, y al hacerlo encontramos otra gran ensenada de cerca de 40 leguas de ancho, por donde entraba el agua con tan violenta celeridad que también pensamos que podía ser un paso,[48] porque sin duda las partes del norte de América son todas islas, por lo que pude percibir, pero como estaba solo en

[48] El estrecho de *Hudson*.

una pequeña barca de 30 toneladas no entré porque la temporada había pasado, y ya era el 7 de septiembre. Bordeando la costa hacia el sur vimos una cantidad increíble de pájaros, y a bordo de nuestra barca los pescadores concluyeron que había una inmensa cantidad de pescado, pero al estar desprovistos de útiles de pesca, con una punta larga de un clavo hicieron un anzuelo, y lo fijaron en una de nuestras sondas, y antes de cambiar el cebo cogimos más de cuarenta grandes bacalaos. Los peces nadaban alrededor de nuestra barca con tanta abundancia que es increíble de explicar, y con una pequeña porción de sal que teníamos, conservamos unos sesenta, más o menos, y así regresamos a Inglaterra.»

## EL TERCER VIAJE HACIA EL NOROESTE, REALIZADO POR EL CABALLERO JOHN DAVIS, COMO CAPITÁN EN JEFE Y PILOTO GENERAL, PARA EL DESCUBRIMIENTO DE UN PASAJE A LAS ISLAS DE LAS MOLUCAS, O LA COSTA DE CHINA, EN EL AÑO 1587. ESCRITO POR JOHN JANES, SIRVIENTE DEL MENCIONADO SR. WILLIAM SANDERSON.

La última expedición de Davis tuvo lugar el año 1587, la de mayor recorrido, y que aportó descubrimientos sustantivos, al explorar por vez primera hasta los 72º de latitud la que sería llamada bahía de *Baffin*. Iniciada el día 19 de mayo regresaran cinco meses después, el 15 septiembre. Se conocen los detalles del recorrido por la crónica de John Janes y el libro de derrota del mismo Davis.

«El día 19 de este mes [mayo] levamos anclas alrededor de medianoche, zarpamos y partimos de *Dartmouth* con dos barcos y un clincher.[49] El llamado *Elizabeth* era de *Dartmouth,* el *Sunshine* de Londres y el clincher llamado *Ellis* también de Londres. En nombre de Dios, partimos con viento del NE, y un buen vendaval.[50] Unas tres horas después de partir perdi-

[49] El *clinker*, o *clincher*, una embarcación ligera de vela, pequeña y de una sola cubierta, con un casco de madera de tablones superpuestos (clinkers) en lugar de ser lisos, una textura que permitía una mayor resistencia al agua, y era adecuada para la exploración y el comercio.

[50] Utiliza la palabra *fresh gale*, que corresponde a un viento fuerte, más que una brisa y menos que una tormenta. Técnicamente un viento de fuerza 8 en la escala de Beaufort (34-40 nudos o 39-46 mph).

mos la pinaza[51] en medio de la oscuridad de una noche espesa, el capitán, imaginando que los hombres se habían escapado con ella, ordenó al capitán del *Sunshine* que se dirigiera al mar a ver si la podía alcanzar, y nos dirigimos a la orilla de Plymouth. Al fin la divisamos, nos acercamos y preguntamos cuál era la causa, respondiendo que se les había reventado la caña del timón. Entonces, trazando nuestro rumbo al WSW, avanzamos con la esperanza que un comienzo difícil tuviera un buen final, pero algunos lo dudamos, cayendo en la cuenta que era un clincher, sin embargo pusimos nuestra confianza en Dios.

El día 21 nos encontramos con el *Red Lion* de Londres, que venía de la costa de España, temían que fuéramos hombres de guerra pero los saludamos, y después de conversar le pedimos al contramaestre que llevara nuestras cartas a Londres, dirigidas a mi tío Sanderson, y nos prometió una entrega segura. Después de haberles tirado una plomada y un cordel, al que habíamos amarrado nuestras cartas, antes que pudieran subirlas al barco cayeron al mar, y así se perdió todo nuestro trabajo y también el de ellos, de todas maneras prometieron acreditar nuestra partida en Londres. Partimos y el mismo día vimos *Scilly*. El día 22 con viento del NExE y con buen tiempo, y los días 23 y 24 lo mismo. El día 25, con viento del NW situamos nuestros barcos al pairo para que el *Sunshine* buscara una fuga, accionando 500 veces la bomba.[52]

---

[51] Al *clincher Ellis* lo llaman pinaza, que es como se conocían a estas embarcaciones ligeras, por la madera de pino con la que las construían. Y las vamos a encontrar en numerosas crónicas.

[52] Relativo al manejo de la bomba para expulsar el agua, y a los tramos necesarios de pistón para bombearla.

Los días 26 y 27 tuvimos buen tiempo, pero el 27 el trinquete de la pinaza voló por la borda. El día 28 el *Elizabeth* remolcó la pinaza, de la que tanto se jactaba el informe de los propietarios antes de salir de Inglaterra, pero en el mar era como un carro tirado por bueyes, y a veces la remolcábamos porque no podía navegar con viento escaso. El día 31 nuestro capitán preguntó si la pinaza era estanca, y Peerson respondió que estaba tan sana y estanca como una taza, lo que nos alegró creyendo que cruzaría el mar y no tendría fugas.

Los primeros seis días [de junio] tuvimos buen tiempo, y después, a lo largo de cinco días niebla, lluvia y viento del sur. El día 12 tuvimos un tiempo despejado. Los marineros del *Sunshine* y el capataz no se ponían de acuerdo, unos querían dirigirse a pescar, porque la temporada se iba terminando, y el capataz no quería partir hasta reunirse con el *Elizabeth*. El capataz le dijo a nuestro capitán que temía que sus hombres forzaran un rumbo contrario mientras él dormía, y eso nos alejaría. Finalmente, después de mucho hablar y muchas amenazas se contentaron con llevarnos a la tierra que buscábamos a diario.

El día 13 tuvimos niebla y lluvia. El día 14 a las cinco de la mañana descubrimos tierra firme, unas montañas muy grandes y altas con las cumbres de los cerros cubiertas de nieve. Aquí el viento era variable, a veces del NE, ENE y ExN, y creíamos estar a 16 o 17 leguas de la orilla. El día 15 tuvimos un tiempo razonablemente despejado. El día 16 anclamos hacia las 4 o 5 de la tarde, y la gente se nos acercó enseguida a la vieja usanza, gritando *yliout,* y mostrándonos pieles de foca. El día 17 empezamos a montar la pinaza que Peerson construyó en *Dartmouth*, con las tablas que trajo de Londres. El día 18

Peerson y los carpinteros de los barcos empezaron a ajustar las tablas. El día 19 al dar la vuelta a una isla encontramos piedra pómez negra y sal granulada en rocas, muy blanca y brillante. Este día el contramaestre del *Sunshine* se llevó a un joven muy fuerte y lujurioso.

El día 20, como a las dos de la madrugada llegaron los salvajes a la isla donde nuestra pinaza estaba montada y lista para ser botada, y rompieron los dos estribos superiores y se los llevaron solo por el interés del hierro de las tablas. Mientras estaban en ello, nos acercamos a la costa con el bote del *Elizabeth* pero nuestros hombres, amedrentados y sorprendidos, tardaron tanto en llegar a la costa que nuestro capitán les ordenó quedarse, e hizo que el artillero disparara un cañón en dirección al bote que los salvajes habían vuelto de lado para protegerse de nuestras flechas, y que hizo de baluarte contra las flechas que les disparábamos.

Nuestro artillero lo preparó todo y disparó el cañón, y temiendo herir a alguna personas, al considerar los intereses del propietario pensó en ahorrar un tiro porque no creía que nos enfrentábamos a guerreros, y disparó el cañón sin bala observando cómo los salvajes heridos huían sin piernas, y vimos que no se hirió a nadie, y que todos los que tenían piernas podían llevarse sus cuerpos.

Tan pronto como disparamos el cañón el patrón del *Sunshine* tripuló su bote remando hacia la isla, y al verlo, cada uno tomó lo que había conseguido y se fueron volando lo más rápido que pudieron a otra isla, a unas dos millas de distancia, donde sacaron los clavos y dejaron la madera. Cuando desembarcamos y vimos cómo habían estropeado el bote después de mucho debatir el asunto acordamos que se lo quedaría el

*Elizabeth* para pescar, y después fue transportado a bordo y estibado.

Ahora bien, después de este problema, y estando resueltos a partir con el primer viento, se presentó otro asunto peor que todos los demás, y fue de esta manera. John Churchyard, uno a quien nuestro capitán había designado como piloto en la pinaza, se acercó a nuestro capitán y al capataz Bruton y les dijo que en el buen barco en el que todos arriesgábamos nuestras vidas, se había accionado 300 veces el pistón de la bomba estando fondeado, lo que nos inquietó a todos, y muchos dudaron de subir en él.[53] Finalmente, el capitán que nos gobernaba decidió antes terminar su vida con honor que regresar con la infamia y la desgracia, y estando todos de acuerdo nos propusimos vivir y morir juntos, y nos comprometimos con el barco.

El día 21, trasladamos todas nuestras pertenecias a bordo [de la pinaza] y zarpamos hacia las 11 o 12 de la noche, y partimos de esas islas que se encuentran en 64º de latitud.[54] Y con todos nuestros barcos en el mar perfilamos nuestro rumbo costeando la tierra firme hacia el norte, sobre la orilla este, que llamábamos la costa de nuestros *Mercaderes*, porque nos encontrábamos con gente que traficaba con nosotros, pero en este entorno sufrimos por nuestra nave. Los días 22 y 23 tuvimos niebla y lluvia.

---

[53] NE (nota del editor). Se requirieron trescientos golpes en la bomba para mantener la pinaza libre de agua.

[54] La expedición se divide, el *Elizabeth* y el *Sunshine* se dedicarán a la pesca, y la pinaza *Ellis*, con el capitán Davis, continua la búsqueda del Paso del Noroeste, y pacta que los barcos los esperen para el regreso a Inglaterra, compromiso que no cumplieron.

El día 24 estando en 67º40', encontramos gran cantidad de ballenas y una especie de aves marinas que los marineros llamaron *cortinous*. Este día, a eso de las seis de la noche divisamos en el mar a dos nativos, creyendo al principio que eran dos focas grandes, hasta que vimos sus remos brillando con el sol. Se acercaron remando tan rápido como podían y ya cerca levantaron sus remos y gritaron *yliout*, haciendo muchas señas, y al final vinieron y nos dieron pájaros a cambio de pulseras, y de ellos conseguí un dardo con un hueso que creí que era un trozo de unicornio. Este dardo lo guardó, pero cuando vio un cuchillo lo soltó, deseando más el cuchillo que su dardo, y continuaron remando tras nuestro barco por espacio de tres horas.

El día 25, a las siete de la mañana divisamos treinta salvajes remando detrás de nosotros, estando a unas diez leguas de la playa. Nos trajeron salmones, arenques, pájaros y capelanes, y les dimos alfileres, agujas, brazaletes, clavos, cuchillos, campanas, espejos, y otras menudencias, y por un cuchillo, un clavo o un brazalete que llaman *ponigmah*, vendían su barca, abrigos, o cualquier cosa que tenían, aunque estaban lejos de la orilla. Teníamos solo unas veinte pieles suyas, pero nos hicieron señas que si íbamos a la orilla, tendríamos más *chichsanege*, y estuvieron con nosotros hasta las once, y entonces marcharon y se fueron a rezar. El día 26 estuvo nublado, con viento del sur. El día 27, agradable, con el mismo viento. Los días 28 y 29, brumosos y con nubes.

El día 30 tomamos la altura y nos encontrábamos a 72º12' de latitud, tanto a mediodía como por la noche, estando el sol a 5º sobre el horizonte. A medianoche la brújula se situó en la variación de 28º oeste, habiendo costeado la tierra firme que

llamamos costa de *Londres*, desde el día 21 al 30 de este mes, con el mar todo abierto al oeste y al norte, y la tierra firme a nuestro estribor y al este. El viento se desplazó hacia el norte, con lo que dejamos esta costa que nombramos *Hope Sanderson*[55] y tomamos rumbo al oeste, y navegamos cuarenta leguas y más, sin ver tierra alguna.

El día 2 de julio caímos en un gran banco de hielo a nuestro oeste, y hacia el norte y el sur, un banco que con mucho gusto hubiéramos rodeado por el norte, pero el viento no nos dejó, de modo que tuvimos que rodearlo por el sur, y esperábamos flanquearlo para poder alejarnos hacia el oeste hasta encontrar tierra firme, lo que era nuestra intención.

El día 3 volvimos a caer en el hielo y nos alejamos hacia al norte, pero el viento se atravesó. El día 4 estuvo brumoso, y también el día 5, con mucho viento del norte. Al ser el día 6 muy claro remamos a través de una brecha del hielo, viendo el mar libre en el lado oeste, pero no pudo ser, y tuvimos que regresar y quedarnos entre el hielo. Los días 7 y 8, cerca de medianoche, con la ayuda de Dios y el tiempo bueno y calmado, recuperamos el mar abierto, y el día 9 también. El día 10 costeamos el hielo. El día 11 brumoso pero tranquilo. El día 12 de nuevo costeamos el hielo, con el viento en el WNW.

El día 13 saliendo del hielo determinamos ir a la orilla y fondear cinco o seis días hasta que se disolviera, esperando que con el golpeteo continuo del mar, y la fuerza extrema del calor del sol siempre brillado sobre él se diluyera rápidamente para poder continuar buscando en la costa oeste. Ahora bien, al llegar a la costa este, en medio de un agua profun-

[55] Nombre de su patrón, un promontorio cercano a *Upernivik*.

da, y algunos de la compañía temerosos, no nos atrevimos a fondear, sino que nos adentramos de nuevo en el mar. Los nativos al vernos partir vinieron de nuevo remando detrás de nosotros en medio de un mar embravecido. Nos acercamos a buscar unas cuantas pieles y dardos, y les dimos abalorios, clavos, alfileres, agujas y *cardes*. Amistosos, señalaron que nos acercáramos a la orilla, pero sin tener en cuenta su cortesía, les despedimos gentilmente y partimos.

El día 14 tuvimos viento del sur. El día 15 hubo algún error en el barco, o causado por alguna corriente, porque nos desviamos seis puntos de nuestro rumbo. El día 16 entramos en un banco de hielo a nuestro oeste. Los días 17 y 18 fueron brumosos. El día 19, a la una del mediodía avistamos la tierra que habíamos llamado monte *Raleigh*, y a las 12 de la noche estuvimos desbaratados en los estrechos que descubrimos el primer año. El día 20 cruzamos la boca de los estrechos, con viento del oeste, y un tiempo bueno y despejado. Los días 21 y 22 bordeamos la costa norte de los estrechos. El día 23, habiendo navegado sesenta leguas en dirección NW dentro de los estrechos, a las dos del mediodía fondeamos entre muchas islas al final del golfo, y nombramos el lugar, *The Earl of Cumberland Isles*, y cuando anclamos pasó una ballena cercana al barco y se dirigió hacia el oeste, entre las islas. Aquí la brújula situaba la variación en 30º al oeste.

El día 24 partimos dirigiendo nuestro rumbo al SE para llegar al mar. El día 25 estuvimos en calma al final del golfo, con el aire extremadamente cálido. El contramaestre Bruton y algunos de los marineros bajaron a tierra a entrenar a los perros y encontraron muchas tumbas y aceite de ballena derramado por el suelo, y los perros estaban tan gordos que

apenas podían correr. El día 26 tuvimos una bonita tormenta con el viento del SE. Los días 27 y 28 fueron agradables. El día 29 salimos de los estrechos costeando en dirección sur, y el mediodía nos situamos en 62° de latitud. La tarde del día 30 bordeamos un banco de hielo que estaba en la orilla, y pasamos por un gran banco o ensenada, que estaba entre los 63° y 62° de latitud y llamamos ensenada de *Lumley*. Muchas veces, mientras navegábamos a lo largo de la costa, encontramos grandes hendiduras por donde el agua se arremolinaba y se desplomaba, como si fuera la caída de una cascada a través de un puente.

El día 31, mientras navegábamos con un viento propicio con todas nuestras velas por un promontorio que llamamos *Warwick Foreland*, caímos en una de esas avenidas, y vimos una isla de hielo entre nosotros y la costa. Creíamos que nuestro barco no avanzaba, y tomamos señales en la orilla, pero en realidad avanzábamos muy rápido, y la isla de hielo que habíamos visto se desplazaba forzada por la corriente más rápida que nuestro barco. A lo largo de este día y noche cruzamos un golfo muy grande, con el agua girando y rugiendo, como si fuera donde se encontraban las mareas.

El primero de agosto, habiendo bordeado un banco de hielo que se desprendió en la entrada de este golfo, bajamos hacia el cabo más al sur, al que llamamos *Childey*, en 60°10' de latitud. Los días 2 y 3, tranquilos y brumosos, también los días 4, 5 y 6. El día 7 agradable y tranquilo, y también el día 8, con un poco de vendaval por la mañana. El día 9 fue agradable y tuvimos un pequeño vendaval por la noche. El día 10 tuvimos un vendaval vivaz del WNW. El día 11 agradable.

El día 12 vimos cinco ciervos en la cima de una isla que llamábamos *Darcie*. Arriamos nuestro bote y fuimos a la orilla creyendo que habíamos matado alguno, pero cuando llegamos a tierra, y los hubimos perseguido dos veces alrededor de la isla, se lanzaron al mar y nadaron hacia islas a tres leguas de distancia. Cuando vimos que estaban en el mar los dejamos, porque nuestro bote era tan pequeño que no podía llevarnos y remar tras ellos. Nadaban muy rápido, y uno era tan grande y gordo como una buena vaca, y sus patas tan gruesas como las de un buey. Aquí en esta isla maté con mi arma una liebre gris. El día 13 por la mañana vimos tres o cuatro osos blancos, pero no nos atrevimos a bajar a tierra por falta de un buen bote. Este día golpeamos contra una peña mientras buscábamos un puerto, y sufrimos una filtración, estando a 54° de latitud. El día 14, a mediodía recubrimos nuestra filtración en medio de un temporal benigno.

El día 15, situados en el entorno de los 52° de latitud no encontramos nuestros barcos, ni, según su promesa, ninguna clase de marca, señal o baliza, que quisimos que establecieran, y aseguraron hacerlo, sobre los promontorio, isla o cabo, alrededor de veinte leguas por cada lado de su lugar de pesca, que nuestro capitán situó entre 54° y 55°. Y trazamos nuestro rumbo de regreso a Inglaterra teniendo en nuestro barco poca madera y media pipa de agua dulce. Nuestros hombres estaban muy dispuestos a partir, y ninguno más que Peerson, porque temía ser despedido de su cargo de mayordomía. Era tan insaciable que la asignación de dos hombres era escasamente suficiente para saciar su apetito. Aunque todos estaban dispuestos a partir, consideré nuestra penuria, y dudé mucho, temiendo que la cocción de las vituallas de nuestros hombres

en agua salada produjera enfermedades. Y siendo pocos, pero demasiados por el espacio, si alguno enfermaba era probable que el resto se infectara. Pero aprobamos regresar a nuestro país.

El día 16, agradable, con viento del sudoeste. El día 17 encontramos un barco, y de lejos nos pareció que era vizcaíno, y creímos que se dirigía a cazar ballenas, porque alrededor de 52º vimos muchas. El día 18 un tiempo agradable, con un buen vendaval del oeste. El día 19, también agradable pero con mucho viento del WxS. Y así, con un tiempo muy variable y cambios de viento llegamos el 15 de septiembre a *Dartmouth*, *anno* 1587, dando gracias a Dios por nuestra llegada a salvo.»

Resumen del viaje de la mano de Davis: «Partiendo de *Dartmouth* por el favor misericordioso de Dios, llegué a los caladeros de pesca y allí, de acuerdo con mis instrucciones, dejé dos barcos para continuar ese negocio, guardando su fiel promesa de no partir hasta mi regreso, que debería ser a finales de agosto, y en la barca me dirigí al descubrimiento, pero al cabo de dieciséis días de mi partida los dos barcos terminaron su trabajo y regresaron a Inglaterra, sin tener en cuenta su promesa. Procedí al descubrimiento sin desconfiar en una tan cruel acción, y seguí mi rumbo en mar libre y abierto entre el norte y el NW hasta la latitud de 67º, y allí pude ver América a mi oeste, y al este Groenlandia, que había llamado *Desolation*. Cuando vi tierra firme a ambos lados empecé a desconfiar pensando que no sería más que un golfo, no obstante deseoso de saberlo con toda certeza proseguí, y a los 68º el paso se ensanchó, de modo que no veía la orilla occidental. Conti-

nué hacia la latitud de 73º por un gran mar libre de hielo, bordeando la costa occidental de *Desolation*.[56]

La gente venía remando continuamente en sus canoas, veinte, cuarenta y cien a la vez, y me daban pescado seco, salmón, perca, bacalao, capelán, lumpo, corvina y similares, además de diversas clases de pájaros, como perdices, faisanes, gaviotas, aves marinas y otras clases de carnes. Por señales intenté conocer lo que sabían de algún mar hacia el norte, y entendí que señalaban uno. Partí de esta costa pensando en descubrir las partes del norte de América, y después de navegar 40 leguas al oeste entré en un gran banco de hielo, con un viento del norte que soplaba mucho, y me vi obligado a costear hacia el sur, sin ver ninguna costa a mi oeste, tampoco había hielo hacia el norte, solo un mar grande, libre, amplio, muy salado y azul, y de una profundidad insondable. Navegando hacia el sur llegué al lugar donde dejé las naves pescando, pero no las encontré. Entonces, abandonado y dejado en esta inquietud, me sometí a la providencia misericordiosa de Dios, y sin esperanza dirigí el rumbo a Inglaterra, solo Dios me socorrió, y llegué a *Dartmouth*.»

[56] Cruza el estrecho que lleva su nombre y entra en la que se llamaría bahía de *Baffin*.

# George Weymouth
1602

El capitán inglés George Weymouth pactó con la *Companie of the Merchants of London trading into East Indies* un viaje para descubrir el Paso del Noroeste. En el detallado contrato promete «partir del puerto de Londres, y cuando el viento y el tiempo lo permitan, marchará y se dirigirá hacia la costa de Groenlandia, en esas partes de los mares que se describe en varios mapas generales con el nombre de *ffretain Davis*, y cruzará más allá de esos mares hacia el noroeste, o, según encuentre, el mejor paso para dirigirse hacia las partes o reino de Catay o China, o a la parte posterior de América. Sin abandonar la realización de su recorrido mientras no encuentre esos mares, o cualquier parte de los mismos navegable, y cualquier posibilidad de abrirse camino o pasar por ellos. Y no deberá regresar, o permitir voluntariamente que alguno de sus compañeros regrese de nuevo a la costa de Inglaterra, o hacia la costa de Inglaterra, por cualquier tipo de obstáculo o impedimento, hasta que él y ellos hayan dedicado por lo menos un año, desde el momento de su partida, buscando estrechos e intentando la realización de este viaje previsto.»

La compañía suministra las provisiones de carne de cerdo, ternera, arroz, cerveza, aguardiente, «strong waters», y otros abastos que no constan, y gran cantidad de ropa de abrigo. En cuanto a los instrumentos de navegación se acuerda la suma de cien libras para el capitán, «to furnish him self accordinge to this choyse.»

Con una tripulación de 35 hombres, los dos *fly boates* de la expedición, el *Godspeed*, de sesenta toneladas, dirigido por el capitán John Drew, y el *Discovery*, de setenta, por el capitán William Cobreth, todos bajo la autoridad de Weymouth, parten de *Ratcliffe*, en el río Támesis, el día 2 de mayo del año 1602.[57] En el recorrido avistan las islas *Orkney*, el día 18 se sitúan al sur de Groenlandia, a distancia del cabo *Farewell*, el día 20 reconocen el cabo *Desolation* y se adentran en el estrecho de *Davis*.

A partir de este momento los datos en dirección norte de la ruta de Weymouth son muy imprecisos. En los 62º30' avista tierra americana, y es probable que se trate del entorno del cabo *Warwick,* en la isla de *Baffin*. Continúan en la latitud de 63º53', y después de once día forzando la navegación rumbo norte, entre bancos de hielo, bajo tormentas y cegados por tanta niebla «that wee could not see two shippes lengh from us», con las velas, las cuerdas, y los aparejos helados, afirma haber llegado a 68º55', o sea a la altura de la isla *Disko* de Groenlandia, lo que ha sido considerado imposible por diversos autores. Situados en este entorno impreciso, las dificultades que hallaron, a causa de los témpanos de hielo, la niebla y el viento, que les impedían progresar, desanimó a la tripulación que acabó por amotinarse.

«El día 19 [de julio], el viento era del norte y del este, y nuestro rumbo en dirección este. Esta noche todos nuestros hombres se conjuraron en secreto para dirigir el timón hacia Inglaterra mientras yo dormía en mi camarote, y me retuvieron allí por la fuerza hasta jurar que no les haría ningún

[57] Sigo el resumen de la crónica de Weymouth publicado por Luke Foxe.

tipo de violencia por lo sucedido. [...] El día 20 llamé al camarote al jefe de mi compañía frente al predicador John Cartwright y el capitán William Cobreth, para atender las razones que podían aducir para retener el timón, lo que podía acelerar el final del viaje, considerando el gran desembolso hecho por los mercaderes. Después de mucha conversación me entregaron sus razones por escrito:

"Que, aunque se garantizó que podríamos pasar el invierno entre los 60 y 70 grados de latitud, con nuestras vidas y barcos seguros, sin embargo no será hasta el próximo mayo que podamos aprestarlos para dirigirnos al mar. Y por lo tanto, si los mercaderes tienen el propósito de proceder al descubrimiento de las partes del noroeste de América, usted podría alcanzar estas latitudes desde Inglaterra el primero de mayo del próximo año, mejor equipado de hombres y víveres para pasar y proceder a la referida acción. Viendo que no puede garantizarnos un puerto seguro en dirección norte, nos proponemos dirigir el timón hacia Inglaterra, pero con una salvedad, que si en su pericia piensa que con este viento agradable del norte puede hacer algún descubrimiento entre los 60 o 57 grados, arriesgaríamos nuestras vidas con usted, enfrentando cualquier peligro. Hemos creído necesario presentarlo como un asunto fundado en la sensatez, y no actuando por miedo o cobardía".

Hacia las once de la noche del día siguiente, situados en la latitud de 68°55', y estando todos tan resueltos, desviaron el timón y no hubo medio de persuadirlos de lo contrario. Al comprenderlo, salí de mi camarote y les pregunté, ¿Quién gobierna el timón?, y respondieron, Uno y Todos. Así que izaron

todas las velas que pudieron y dirigieron el rumbo al sur y al oeste.»

A partir de este momento el diario es aun más impreciso, pero en su ruta costean la isla de *Baffin*, y parece que encuentran el promontorio *Hatton*, al sur de la isla *Resolution,* y el cabo *Childey*, ambos en la entrada del estrecho de *Hudson*. Siguen por la costa de *Labrador*, sufren una tormenta de gran violencia, de la que escapan «por poco de inundarse», y cuando el tiempo mejora ponen rumbo a Inglaterra. El 4 de agosto avistan las islas *Scilly*, y el día siguiente llegan al puerto de *Dartmouth*, final de otra aventura que termina sin alcanzar sus objetivos.

# John Knight
1606

Bajo la dirección del capitán John Knight, a quien la *Muscovy Company and the East India Merchants* encarga descubrir el Paso del Noroeste, el día 18 de abril del año 1606 el barco *Hopewell,* de cuarenta toneladas, parte del puerto de *Gravesend*, en el Támesis. Knight tenía experiencia en la navegación por los mares árticos al haber participado el año anterior en la exploración danesa dirigida por John Cunningham.

El día 20, a causa de los vientos contrarios –escribe Knight en su crónica– recalan en las islas *Orkney*, en el puerto de *Saint Margaret's Hope.* «En este país encontramos poco digno de relación, porque es pobre y no tiene madera que crezca en él. Sus granos son la cebada y la avena, de combustible queman turba, y las casas son bajas, indecorosas por fuera y muy agujereadas por dentro.» El 12 de mayo parten de las islas en dirección oeste.

El día 19 avistan «the land of America» en algún lugar a 57º de latitud, en la costa de *Labrador*. El 24 de junio «durante toda la mañana sopló una tormenta del norte con tal furia del mar que entró mucho hielo y arrancó las cuerdas de amarre del barco, que estaban fijadas en la costa. La fuerza de los témpanos de hielo arrancó el timón de popa, de modo que nos vimos obligados a trasladarnos al interior de la ensenada para preservar nuestra ropa, muebles y provisiones. Hicimos todo lo que pudimos, pero antes de concluir nuestro barco ya estaba medio lleno de agua, la noche se nos venía encima y fatiga-

dos descansamos un poco.» El día siguiente se dedican a los trabajos de reparar el barco y conservar los alimentos, mientras un grupo de cuatro marineros busca un lugar mejor para fondear, y no lo encuentran a causa del hielo.

La mañana del día 26 de junio el capitán John Knight escribe, «Thursday being faire weather», serán sus últimas palabras, los acontecimientos siguientes se conocen por la mano de otro marinero de la expedición, Oliver Browne, que siguió el relato de las jornadas. «Por la mañana, nuestro capitán hizo que algunos de los nuestros subieran a bordo del barco para salvar lo que pudieran. El, su oficial Edward Gorrell, y su hermano, y otros tres más de la compañía, subieron a la barca y se dirigieron a una gran isla que estaba cerca de una milla de nuestro barco, para ver si podían encontrar algún puerto o ensenada donde situarlo para acometer las reparaciones. Llevaban consigo cuatro pistolas, tres mosquetes, cinco espadas y dos medias picas, y también un cuadrante equinoccial y papel para hacer un esbozo del país. Al llegar a la otra orilla, nuestro capitán, su oficial y su hermano, y otro más, desembarcaron dejando a dos en la barca para guardarla, armados con un mosquete, una espada y media pica. Se quedaron en la barca desde las diez de la mañana hasta las once de la noche, pero no tuvieron noticias de ellos desde su partida hacia la cima de la colina. El trompeta la hizo sonar dos o tres veces, y el otro descargó el mosquete dos o tres veces, regresando al oeste donde estaba la compañía y el barco. Les estaban esperando y se sorprendieron al ver llegar solo a dos y nadie más. Al desembarcar preguntaron por el capitán y el resto de la compañía, pero no pudieron darles ninguna noticia de ellos después de su salida de la barca, solo que los vieron subir a la

cima de la isla. El relato causó a todos los hombres un gran temor.»

El día 27 intentan la búsqueda de los desaparecidos, con el sospecha que sus compañeros hubieran caído en alguna trampa de los nativos del país, o los hubieran devorado los animales salvajes. El peligro era cierto, y la noche del 28 de junio: «por las peñas llegó un grupo numeroso de lugareños que se dirigió hacia donde estaba el contramaestre, al verle se hacercaron velozmente disparando flechas, y él les descargó el mosquete y se dirigió a nuestra tienda lo más rápido que pudo pensando que nos habían cercado, porque eran muchos. El mayordomo al oír el disparo del mosquete salió del barco y vio a los salvajes acercarse corriendo hacia nuestra barca, y nos gritó a los que dormíamos en la tienda que fuéramos a rescatar al contramaestre y la barca.

Llegamos a toda prisa, nos acercamos y vimos a tantos que temimos que nos descubrieran. En este momento llovía mucho, nos reunimos y enviamos a dos de nuestros hombres de regreso a la tienda y el resto nos dirigimos hacia ellos, les disparamos unos tres o cuatro mosquetes y se detuvieron en la barca levantando sus manos en nuestra dirección, llamándose unos a otros. Entonces, al ser solo ocho hombres y un gran dogo, pensamos que sería mejor morir defendiéndonos al ataque. Cuando nos vieron correr hacia ellos con tanta fiereza, y con nuestro dogo al frente, huyeron, y no los perseguimos porque era de noche y eran más de cincuenta hombres.

Recuperamos nuestra barca y enviamos algunos de los hombres a la tienda para guardarla, y los demás siguieron hacia el lugar al que habían huido. Pero antes que pudiéramos alcanzarlos se subieron a sus barcas y se alejaron a través del

hielo, pero era tan espeso que no lo podían atravesar, atascados a causa de sus grandes barcas. Al verlos clavados en el hielo, algunos removiendo los remos y otros remando, nos acercamos tanto como pudimos y les disparamos una docena de tiros antes que pudieran salir, lo que les hizo gritar de dolor, porque sus barcas estaban llenas de hombres. Por lo que pudimos juzgar, se trata de gente muy pequeña, de color rojizo, barba rala o sin barba, y nariz chata, y devoradores de hombres.»[58]

El 29 de junio intentan navegar pero el hielo se lo impide, en los días siguientes quieren abrir paso con hachas y picos, pero «en toda la isla solo había hielo, sin ningún lugar para navegar con un barco o barca». Finalmente consiguen avanzar entre los témpanos, y con dificultad llegar al mar, «para establecer nuestro rumbo hacia *Newfoundland*», y buscar un refugio para reparar el barco. El 24 de julio, navegando en dirección sur encuentran unas barcas de pescadores y se dirigen a una bahía de la isla *Fogo*, a 49º de latitud, donde componen el barco hasta el 22 de agosto. De regreso a Inglaterra, llegan el 24 de septiembre al puerto de *Dartmouth*, desde donde envían «un mensaje a Londres, a nuestros propietarios, sobre la pérdida de nuestro capitán y sus tres compañeros, y el triste éxito de nuestro viaje.»

[58] El encuentro con los nativos se produce en la costa de Labrador.

# Paréntesis español
1609

Erudito, conocedor de saberes en geografía, historia natural, arqueología y los progresos científicos de su tiempo, García de Silva y Figueroa (1550-1624), relacionado con la administración pública bajo el reinado de Felipe III, gobernador de Badajoz, miembro de la Secretaría de Estado, el año 1614 encabeza una embajada española a la corte de Abás el Grande, gobernante de la dinastía safávida en Persia, y muere en alta mar en el viaje de regreso. Escribió la crónica *Totius legationis suae et Indicarum rerum Persidisque commentarii*, traducida y editada en España el año 1903.

«Pasó tan adelante Tamur por aquella grandíssima rregión, que después de vençidos en diversos tranças y batallas estos invençibles tártaros y antiguos sçithas jamás domados, llegó a lo más septentrional de la Sçithia y adonde los tres meses estivales no se escondía el sol debaxo de su horizonte, que sigún esto era muy dentro del çírculo Ártico y en el paralello de las islas de Rustene, Groetlant y la Nueva Zenbla. Y siendo hasta aquí la Tartaria o Sçithia septentrional y toda la demás tierra hasta debaxo del Polo Ártico, poblada de naçiones bárbaras muy sinples y subjectas a qualquiera injuria y violençia, hazen en ella los tártaros continuas entradas y correrías, sacando de allí mucha cantidad de aquellos miserables pobladores para vendellos por esclavos, y ansimesmo las mejores zebellinas del mundo. Y porque las dichas entradas que los tár-

taros hazen es por el invierno, que los rríos, lagunas y pantanos están elados y la demás tierra elada y tiesa, para fálçilmente ser andada, siendo por su mucha altura la mayor parte del invierno perpetua noche, le llaman los tártaros y moscovitas a esta tierra, región de las tinieblas. Y aunque la mitad del año opuesta al invierno, por la mesma causa se podría llamar tierra de la luz, no escondiéndoseles jamás el sol por el dicho tienpo, las naçiones que van a rroballa no pueden hazer su viage de verano, por estar el suelo invio y pantanoso, por los muchos yelos y nieves que hallan rresueltos en agua con el calor del sol; de manera que esta rremotíssima tierra a adquirido solo el nonbre del tienpo obscuro y tenebroso en que es rrobada y saqueada. [...]

De Condamir y Calipha Emir, autores ya nonbrados, que dexaron escrita esta conquista con las demás de Tamur, se colige, conforme a lo dicho, ser la Tartaria continuada y continente con *Groelant* y la demás tierra que esté debaxo del Polo Ártico, contra el parecer de muchos que se persuaden a que ay canal y paso para desde el mar Sçithico septentrional poder pasar al mar Índico y costa de la China y Cathayo. Y aunque algunos años se trató en Madrid por los ministros de Su Magestad Cathólica de que se inpidiese la navegación, ansi por esta parte del Nordeste, que es la derecha del Polo, como por la izquierda, que es al Noroeste, entre *Groetlant* y *Stotilant*, enbiándose sobre ello particular enbaxada al rey de Inglaterra, por continuar entonçes los ingleses sus viages porfiadamente para hallar salida al dicho mar Oriental, afirmé muchas vezes que era inposible hallarse la tal navegación. Porque demás de que paresçia inposible dexar de ser continente estas partes del mundo conosçidas ya desde los siglos pasados, con

lo nuevamente descubierto de nuestras Indias occidentales, pues todos sus moradores tienen tan aparente figura con los tártaros, la esperiençia de tantas navegaciones sobre buscar en vano este viage asigura ser çierta mi opinion, estando evidentemente provado con las correrías dichas de los tártaros a esta tierra debaxo de nuestro Polo, no aver salida al mar Índico, a lo menos por el Nordeste.

Por el Noroeste, aunque no tenemos tan provable rrazón, es sin conparaçión, el mar que estos últimos años los ingleses por allí an hallado, mucho más estrecho, con canales, o más propiamente calas y esteros, del todo çiegos y sin salida, demás de los terribles y grandes pedaços de yelos, a modo de islas, con que los hallan inpedidos y la mayor parte del año del todo çerrados. Porque si por esta tierra uviera estrecho que pasase del un mar al otro, la mesma marea, con la gran corriente que en tal estrecho avía de causar, llevaría por una parte y por otra al mar ancho estos yelos, y con su continuo movimiento los disiparía, como vemos en el estrecho de *Magallanes*. Y aunque este no está en tanta altura como la tierra de *Stotilant*, pues la mayor es de 53 grados, pero en esta parte del Polo Anthártico vemos por çierta esperiençia que en muchos menos grados que en los climas septentrionales del Polo Ártico haze mucho mayor frío, de manera que los que quieren doblar el cabo de Buena Esperança, muy a la mar, llegando 38 grados, no pueden, sino es con mucho trabajo, aechar de las naves la mucha nieve, siendo el frio tan intenso que no pueden marear las velas. Y ansi los ingleses por la parte izquierda del Polo, como los olandeses por la derecha, haziendo prueva de grandes honbres de mar y admirable tolerançia, al cabo an trabaxado en vano, sin aver podido des-

cubrir tal estrecho, pudiendo, sin esta esperiençia, afirmar que no lo ay.

Pero, como yo dezía en Madrid a muchos que firmemente estavan persuadidos que lo avía, dado caso que lo uviese y muy sabido, ¿que marinero que no fuera del todo ignorante de suerte avía de querer aventurarse a navegar por él, siendo aquél clima tan frío, tenpestuoso y pocos días aptos a navegar por él, aun quando no se hallara el inpedimiento tan grande de los yelos y nieves que agora se hallan? Demás de que estavan engañados todos aquellos que creían abreviarse el viage para la India por aquella navegación, siendo cosa sabida que avían de subir a 75 y más grados, y después de aver girado con muchas bueltas hasta el meridiano opuesto avían de baxar a la Equinoçial, adonde están las islas de la Espeçiería, quando no quisieran pasar, ni contratar, a otras partes de la India. Y quando se contentasen del comerçio del Cathayo, la China y Japón, tanbién avía de ser el viage mucho más largo, a rrespecto de la dificultad grande de la navegación, y ser forçoso invernar en ella, aunque conforme a la dispusición y distançias del globo que forman el agua y la tierra pareçiese más corto. Y que sigún esto pudiera siguramente Su Magestad Cathólica conbidar y offrecer a todos los que no fuesen sus amigos con la tal navegación, y ayudarles en ella, quando no la quisiesen hazer por otra parte. Mas quando alguno, favoresçiéndole milagrosamente su buena fortuna en ella, hallase este estrecho tan buscado y deseado, solamente podría serville para dexar en él a la posteridad famoso su nonbre, sin tener enbidia al que en el estrecho austral del polo Antártico, con perpetua memoria suya, nos dexo Hernando de Magallanes.

Ansi en los viajes de tierra, en regiones largas y poco conoçidas, como en las navegaçiones de mares no descubiertos, an sido engañados muchos tan a costa suya que gran parte dellos an perdido con las haziendas tanbién las vidas, porfiando en llevar al cabo las tales enpresas. Esto se a visto muchas y diversas vezes en las Indias occidentales y australes del Nuevo Mundo, por la inmensidad y grandeza de la tierra y por la anbición y cudiçia, pasiones tan vehementes en los honbres, que fáçilmente los persuaden a aquello que desean, aunque la rrazón del todo lo contradiga. Para ayudar esta falsa persuasión y engaño jamás an faltado honbres charlatanes y noveleros, muchos de los quales son ignorantíssimos, que se an atrevido a inventar grandes inposturas y novelas, pero que van aparentemente dirigidas a conseguir tan grandes cosas, que en qualquier tienpo diversas vezes an sido bien admitidos.»

Páginas extraordinarias, al documentar el interés con que se seguían las navegaciones árticas y el Paso del Noroeste en la Corte española, aunque no se participaba al orientar los descubrimientos en otros entornos americanos. García de Silva, señala que «los ingleses por allí an hallado, mucho más estrecho, con canales, o más propiamente calas y esteros, del todo çiegos y sin salida, demás de los terribles y grandes pedaços de yelos, a modo de islas, con que los hallan inpedidos y la mayor parte del año del todo çerrados», pero «haziendo prueva de grandes honbres de mar y admirable tolerançia, al cabo an trabaxado en vano, sin aver podido descubrir tal estrecho, pudiendo, sin esta esperiençia, afirmar que no lo ay.»

A diferencia de daneses e ingleses, que no vacilaban, y continuaran incansables, dinero y muertes, hacia el objetivo

soñado, «afirmé muchas vezes que era inposible hallarse la tal navegación», y en caso de hallar el paso, «¿que marinero que no fuera del todo ignorante de suerte avía de querer aventurarse a navegar por él, siendo aquél clima tan frío, tenpestuoso y pocos días aptos a navegar por él, aun quando no se hallara el inpedimiento tan grande de los yelos y nieves que agora se hallan?» Y que «estavan engañados todos aquellos que creían breviarse el viage para la India por aquella navegación, siendo cosa sabida que avían de subir a 75 y más grados, y después de aver girado con muchas bueltas hasta el meridiano opuesto avían de baxar a la Equinoçial, adonde están las islas de la Espeçiería.», ciertamente, cuando Amundsen consiguió realizar la travesía se constató que no tenía interés comercial por su dificultad. Irónico, García de Silva, «Mas quando alguno, favoresçiéndole milagrosamente su buena fortuna en ella, hallase este estrecho tan buscado y deseado, solamente podría serville para dexar en él a la posteridad famoso su nonbre.» Y así ocurrió.

Continúa García de Silva. «Pero solo diré, por ser a propósito del estrecho septentrional de que se a hecho tan larga mençión, como hallándome en Madrid el año de 1609, avía algunos meses antes aparesçido allí un honbre de nuestra mesma nación, no conoçido de nadie, mas de dezir él que se avía criado en Flandes y en algunas de las ciudades ansiáticas, y que asimesmo tenía gran prática y conoçimiento de las cosas de mar. De manera, que con su industria y travajo avía descubierto el estrecho tan deseado y que con tanto cuydado buscavan entonçes los ingleses. Y como en aquella corte se començase a publicar esto, mayorrnente que se offreçía que dentro

de tres meses después que partiese de España podrían llegar las naos a las Philipinas y Malucas, acudían muchos a él como a singular marinero, dando tanbién a entender que alcançava otros grandes secretos de naturaleza. Con este favor popular se atrevió a dar memoriales a algunos ministros, diziendo que por este estrecho podían navegar las armadas de Su Magestad con mucho menos tiempo y costa, ansi a las partes susodichas, como a las demás de la India, afirmando que él avía navegado por todo el estrecho hasta salir a la costa de la China y Japón, y que el canal era muy ancho, linpio y sin inpedimento alguno. Y creyendo, como honbre tan ignorante, que se acreditava mas con hazer alguna demostraçión del tal estrecho, dio muchos diseños dél en menos espaçio que medio pliego de papel, no solo ignorante, sino bestialíssimamente, sin ningún género de propiedad ni aparençia de las tierras y mares que él allí señalava.

Pero, en fin, fue escuchado y admitido, y de tanto mejor gana quanto comenzó, con este primer favor, a descubrir de sí otros misterios mayores, diziendo que él solo sabía el secreto para [...] convertir en oro los mas baxos metales [...] un conoçido mío me llevó a mi posada a este grande marinero alchimista, como a honbre rraro y de alto ingenio, para que de esperiençia me çertificase aver arriba de la tierra del *Labrador* y *Stotilant* el estrecho rreferido, sabiendo que yo era de opinión de que no lo uviese. El nonbre que entonçes publicava tener no me acuerdo, mas de que lo autorizava con la dignidad militar de capitán, como muchos de los tales engañadores suelen hazer sin jamás aver llevado paga de un sinple soldado; pero entró con tanta gravedad y mesura como si todo quanto prometía lo uviera ya provado y hecho cierto.

Y no tratando de la profesión de alchimia, por no ser a mi propósito, le pregunté en que tienpo avía navegado por aquel estrecho, y el que avía gastado en navegarlo todo hasta salir al mar Oriental, y ansimesmo en qué grados estava la entrada y salida dél. Respondio muy sosegado y confiado, que la entrada estaba en 78 grados y la salida en 75, y que lo avía navegado en poco más de 30 días por los meses de noviembre y diziembre. Quedé admirado de tan desvergonçado disparate y corrido de aquel amigo mío, no obstante que era muy prático en su profesión, pero muy poco en la navegación y cosmographía, aunque inclinado más que medianamente a la transmutação de metales.

Con esto se acortó y acabó la conversação, y aunque este honbre estuvo muchos meses más en Madrid, no le vi otra vez alguna; pero como el marqués de Velada, mayordomo mayor y del Consejo de Estado de Su Magestad Católica, me mostrase uno de los diseños suyos del estrecho de *Anián*,[59] que tal nonbre le avía puesto, y me comunicase lo que tratava y lo mucho a que se ofrescía, le desengañé diziéndole lo que sentía de la ignorançia suya y lo que dél se podía esperar y de los demás que tienen y an tenido aquella manera de vida. [...]

Es mucho para notar que semejante suerte de honbres, que por la mayor parte son del todo idiotas y sin algún ingenio, ayan sienpre en el mundo engañado y persuadido a lo que

[59] Como estrecho de Anián se conocía un supuesto paso marítimo en el norte de América, que conectaba el Atlántico y el Pacífico, de hecho era una manera de señalar el buscado Paso del Noroeste. Fray Andrés de Aguirre envía una carta al arzobispo de México en 1583 en la que habla del «angosto estrecho que llaman de Anián que según se tiene noticia es lo último descubierto de la costa de la China en 52º de latitud.»

quieren, a tantas personas graves que por uso y esperiençia de variedad de negoçios an sido tenidos y estimados por varones enteros y prudentes.[60] Pero considerándolo bien no ay que maravillar de los tales sugetos pues el engaño que en ellos ay no naçe de la industria del enbaidor [embaucador], sino de la vehemente pasión de quien los admite, teniendo rrendido y çiegamente inclinado el ánimo a la materia que con ellos se trata.»

García de Silva no se acuerda del nombre del que lo visitó, se trata de Lorenzo Ferrer Maldonado (1557-1626), un personaje que aparece en los ambientes madrileños relacionados con la Corte afirmando que en 1588 había descubierto y recorrido el Paso del Noroeste y cruzado el estrecho de *Anián*, arribando a la costa de China y Japón, y que era un paso cómodo para la navegación, sin impedimentos. Le recibe en su casa, y sin andarse por las ramas le requiere una respuesta exacta, «que tienpo avía navegado por aquel estrecho, y el que avía gastado en navegarlo todo hasta salir al mar Oriental, y ansimesmo en qué grados estava la entrada y salida dél.» La respuesta de Ferrer le convence de encontrarse ante un impostor, «que la entrada estaba en 78 grados y la salida en 75, y que lo avía navegado en poco más de 30 días por los meses de noviembre y diziembre.» Aunque se ha intentado certificar la realidad del viaje, el diálogo con García de Silva es claro, Ferrer inventa.

[60] Viajes fantásticos de los marineros Juan de Fuca en 1592, y Bartolomé de Fonte en 1640, que afirmaron haber encontrado un estrecho que conectaba el Atlántico con el Pacífico.

El memorial señalado lo escribe el año 1609, es la *Relación del Descubrimiento del estrecho de Anián que hice yo el capitán Lorenzo Ferrer Maldonado el año 1588*, que relata lo que dice protagonizó veinte años antes. Pero en este tiempo el territorio había empezado a ser explorado por Frobisher, Davis y Weymouth, y las crónicas de estos capitanes eran conocidas a través de la imprenta, editadas por el legendario Richard Hakluyt en 1582, y algunas cartas náuticas también acercaban aunqué de manera imprecisa, las nuevas geografías.

Ferrer, en el entorno del estrecho de Davis no aporta ninguna novedad, solo vaguedades inmensas. No entro a analizar lo que escribió, pero en las crónicas de los viajeros que se aventuran por esas soledades el hielo es peligro, impedimento, muerte, y parece que don Lorenzo cruza silbando, en invierno y a toda velocidad, la parte más peligrosa del estrecho de *Lancaster* y los innumerables estrechos que ha de superar hasta llegar al de *Bering*, donde Ross quedó atrapado dos años, donde la expedición de Franklin desaparece, muerte del *Erebus* y el *Terror*, donde Amudsen invernó, también dos años.

# Henry Hudson

1610-1611

El navegante Henry Hudson realizó cuatro viajes de exploración; el año 1607 en el entorno de la costa este de Groenlandia y las islas *Svalbard*; y en los años 1608 y 1609 busca un paso por el Noreste al Pacífico, navegando por las islas de *Nueva Zembla* y el mar de *Barents*. Al fracasar a causa de la helada, dirige la exploración a la costa americana, y en la bahía de Nueva York remonta el río que llevaría su nombre, *Hudson*.

Es el año 1610 cuando realiza el que sería su viaje final, en un entorno desconocido, el estrecho que Frobisher avistara bajo su *Meta Incógnita*. Lo recorre hasta adentrase en un mar enorme, que no conoció como bahía, tal vez acceso el paso acariciado al Pacífico. El estrecho y la bahía ahora también llevan su nombre, al ser el primero que los visitó, y donde pasó tres meses explorando y cartografiando la costa este rumbo sur hasta la que se llamaría bahía de *James*, en medio de protestas de los marineros. Llega el invierno y su barco queda atrapado en el hielo, meses de frio y penurias. En la primavera, a lo largo del viaje de regreso iniciado el 12 de junio de 1611, se agravan las discordias y en la noche del día 23, a la altura de la isla *Diggs*, se amotina parte de la tripulación, mal alimentada y padeciendo escorbuto. Hudson, su hijo y otros ocho tripulantes son abandonados a su suerte –a su muerte– a la deriva en un pequeño bote abierto, para desaparecer para siempre. Robert Bylot, uno de los amotinados, pilotará la embarcación de regreso.

Se reunieron grandes capitales para hacer posible la exploración. Participó la llamada *Company of Gentlemen* formada por trece comerciantes y cinco nobles, entre ellos el príncipe Enrique, el conde de Northampton y el almirante de Inglaterra. La *British East India Company* ofreció 300 libras, y también otras gentes que deseaban riquezas, entre ellos Dudley Diggs, el principal factor. Compran el *Discovery*, el viejo barco del capitán Weymouth, lo reparan y lo llenan de provisiones para ocho meses, pero el viaje se alargó año y medio.

Bajo la dirección de Hudson se reúnen 23 hombres y dos grumetes, el intendente John King, Abacuck Prickett, oficial de la compañía, y el piloto Robert Bylot, a quien encontramos en otros viajes árticos, y una tripulación formada por los marineros, el carpintero, el contramaestre, el cirujano, el cocinero, el capataz, el artillero. Toda esta gente parte con la misión de descubrir un camino entre el hielo, el Paso del Noroeste, pero solo ocho de los que salen de Londres un día de primavera volverán a ver Inglaterra.

El libro de Samuel Purchas, *Hakluytus Posthumus, or Purchas his Pilgrimes*, del año 1625, publica los documentos conocidos del viaje. Un resumen corto del diario parcial que escribió Hudson, y la larga crónica de uno de los supervivientes, Abacuck Prickett. Pero sobre este texto el historiador Georg Michael Asher ha escrito que «la verdadera intención del autor era mucho más defender a los amotinados que describir el viaje.» En cuanto a las notas geográficas «deben haberse anotado en su mayor parte sólo de memoria, sin ninguna referencia a las notas tomadas durante el viaje, y son en su mayoría vagas en extremo». Pero son las únicas páginas que nos devuelven la memoria del gran navegante.

## UN RESUMEN DEL DIARIO DEL CAPITÁN HENRY HUDSON, PARA EL DESCUBRIMIENTO DEL PASO DEL NOROESTE, INICIADO EL 17 DE ABRIL DE 1610, Y QUE TERMINÓ CON SU MUERTE, AL SER TRAIDORAMENTE EXPULSADO POR ALGUNOS DE LA COMPAÑÍA.

«El 17 de abril de 1610 partimos, y desde el muelle de *St. Katharine* nos dirigimos a *Blackwall*, y con los barcos nos situamos el día 22 en *Lee*. El día 22 hice que colocaran al capataz Coleburne en un pinque hacia Londres con mi carta a los aventureros explicando la razón por la que lo eché del barco, y proseguí. La tarde del 2 de mayo con viento del sur nos situamos frente a *Flamborough Head*. El día 5 estábamos en las islas *Orkney* y aquí establecí el norte de la aguja, y también el norte de la *fly*,[61] todo a la vez.

El día 6, estando en la latitud de 59°22' percibimos que el extremo norte de Escocia, *Orkney* y *Shetland,* no están tan al norte como comúnmente se establece. El día 8 vimos las islas *Feroe* en la latitud de 62°24'. El día 11 nos situamos en la parte este de Islandia, y navegando por su parte sur el día 15 llegamos a las islas *Westman*. Continuamos navegando por la isla principal hasta finales de mayo, con vientos contrarios, y conseguimos algunas aves de diversos tipos.

El día 1 de junio nos hicimos a la mar en un puerto de la parte más occidental de la isla, y navegamos hacia el oeste en la latitud de 66°34', y el día 2 navegando nos situamos en 65° 57', con poco viento del este. El día 3 nos encontramos en 65°

[61] *Fly*, la parte de la brújula en la que se marcan los rumbos, la rosa de los vientos. Donde se representa el norte, era usual situar una la flor de lis.

30', con viento del noreste, antes navegamos cerca de un poco de hielo. El día 4 avistamos perfectamente Groenlandia sobre el hielo, y esta noche el sol se puso por el norte y amaneció por el NNE.

El día 5, navegando nos situamos en 65°, todavía rodeados de mucho hielo que colgaba de la costa de Groenlandia.[62] El día 9 estábamos frente a los estrechos *Frobisher*, con viento del norte, y navegamos rumbo suroeste hasta el día 15. El día 15, en la latitud 59°27' avistamos la tierra que el capitán John Davis llamó *Desolation*, y encontramos su error al situarla. Nos dirigimos rumbo noroeste hasta el día 20, y el barco se situó en 60°42', y vimos mucho hielo, y muchas ondulaciones o crecidas, y una corriente poderosa que se desplazaba desde el ESE al WNW.

Los días 21, 22 y 23, navegamos con viento variable rumbo NW, avistando mucho hielo, hasta los 62°29'. Los días 24 y 25 rumbo oeste, hacia medianoche avistamos tierra al norte, que pronto perdimos, y seguimos rumbo oeste en 62°17'. El 5 de julio navegamos por el lado sur buscando la costa, molestados por la gran cantidad de hielo, hasta el 5 de julio, cuando observé 59°16'. Hasta el día 8 navegamos lejos de la orilla, y entonces encontramos la altura del polo en 60°0'. Aquí vimos una tierra cubierta de nieve del NWxW½N hasta el SWxW, una tierra achampañada[63] que llamamos *Desire Provoketh*.[64]

---

[62] Todo el fragmento que sigue es equívoco por los lugares de paso. El trayecto de Hudson se sitúa entre los 59° del cabo *Farewell* y los 61° de la isla *Resolution*, no llega a los 65°, y la poderosa corriente es la entrada del que se llamaría estrecho de *Hudson*.

[63] De color marrón dorado muy pálido, similar al del champán.

Continuamos rumbo al oeste sufriendo la tierra y el hielo hasta el día 11, cuando temiendo una tormenta anclamos en tres islas rocosas de profundidad incierta, entre dos y nueve brazas, donde encontramos un puerto insuficiente a causa de las rocas sumergidas, y la mañana siguiente vimos una que estaba a dos brazas sobre el agua, y a las islas las llamamos *God's Mercies*. Aquí el agua fluía a más de cuatro brazas, y el día del cambio la pleamar venía del norte a las ocho. La latitud de este lugar es 62°9'. El día 16, con rumbo suroeste llegamos a la latitud de 58°50', rodeados de tierra y mucho hielo. Navegamos rumbo noroeste hasta el día 19, encontramos por observación la altura del polo en 61°24' y vimos una tierra que nombré *Hold with Hope*.[65] Con viento variable continué rumbo noroeste hasta el día 21, y encontré el mar más crecido que nunca desde que partimos de Inglaterra.

El día 23 observé la altura del polo en 61°33'. El día 25 vimos tierra firme y la llamamos *Magna Britannia*. El día 26 observando encontré la latitud en 62°44'. El día 28 estábamos en la altura de 63°10' y navegamos al SW. El día 31 en dirección oeste, y a mediodía nos encontramos a 62°24'. El primero de agosto avistamos la costa norte, desde el NxE al WxS, la parte norte situada a doce leguas y la parte oeste a veinte, sin encontrar fondo a unas 180 brazas. Creo que avisté tierra en el lado del sol, pero no pude comprobarlo al seguir rumbo ENE. Aquí encontré la latitud en 62°50'.

---

[64] La isla *Akpatok*, en la bahía de *Ungava*, en este entorno la tripulación se amotinó tras unas semanas merodeando.

[65] NE. *Long Island*, en la bahía *Hudson*.

El 2 día vimos un hermoso promontorio en la costa norte, a seis leguas de distancia, al que llamé cabo *Salisburie's Foreland,*[66] nos alejamos catorce leguas en dirección WSW, y a mediodía nos encontramos de repente en medio de un gran mar arremolinado, no sé si causado por el encuentro de dos flujos o por una avenida. Desde allí y con rumbo WxS al cabo de siete leguas nos situamos en la entrada de un estrecho, sondeamos y a lo largo de cien brazas no encontramos tierra. En este lugar el estrecho no tiene más de dos leguas de ancho en el paso hacia el oeste, y la parte oriental dista 250 leguas de *Fretum Davis*.[67]

El día 3 cruzamos por un paso angosto después que nuestros hombres regresaran de tierra firme donde observaron que la pleamar venía del norte, fluyendo a la orilla en cinco brazas. La cabecera del lado sur de esta entrada la llamé c*abo Wolstenholme,* y la cabecera de la costa noroeste la llamé cabo *Diggs*.[68] Después de haber navegado diez leguas con viento del este y rumbo ExS nos apartamos de las islas y nos alejamos de la tierra del sur y del oeste. A mediodía observé que el barco se situaba en 61º20', con el mar al oeste.» [Final del diario escrito por Hudson].

La narración de los sucesos la conocemos por la crónica de Abacuk Prickett, extensa, dispersa, de poco interés geográfico, orientada a los sucesos que acabaron con la vida de Hudson y gran parte de la tripulación. Sigo el resumen que publicó el

[66] La isla *Salisbury,* en 63º40'.
[67] Entran en la que se llamaría bahía de *Hudson*.
[68] En honor de los patronos John Wolstenholme y Dudley Diggs.

año 1786 el conocido naturalista Johann Reinhold Forster, y dos fragmentos de la obra original de Prickett.

Forster. «De esta parte en adelante, solo tenemos la relación de Pricket para guiarnos. Navegaron hacia el sur con tierra firme al este. Después de navegar unas 20 o 30 leguas en un mar poco profundo se encontraron entre rocas y una tierra quebrada, y como el mar cada vez era menos profundo se vieron obligados a fondear en 15 brazas. No mucho después levaron el ancla y se dirigieron al sureste a lo largo de tierra firme, hasta que la tuvieron a ambos lados. Entonces se adentraron de nuevo en un mar amplio, pero descubrieron que no era más que una bahía, allí cogieron agua y lastre. Encontraron una isla en los 53º de latitud. A causa de varios comentarios por parte de la tripulación, en ocasión que Hudson entrara y saliera de la bahía, desplazó a Robert Juet de primer oficial del barco, así como al *boatswain*, y nombró a Robert Bylot como primer oficial y a William Wilson *boatswain*. Finalmente, el día de Michaelmas[69] se pararon en medio de un grupo de islas, y llamaron al lugar bahía *Michaelmas*. Anclaron en aguas muy poco profundas, pero al levar el ancla la perdieron, aunque por suerte salvaron el cable. En la oscuridad encallaron en una roca, pero la marea los arrastró de nuevo sin sufrir daños. Navegando de un lado a otro cierto tiempo Hudson resolvió fondear en la bahía en que se encontraban, y pasar allí el invierno, al ser ya finales de octubre.

Habiendo encontrado un lugar adecuado, aseguraron el barco haciéndolo encallar, y se congeló diez días después.

[69] Michaelmas es una fiesta cristiana que observan anglicanos y luteranos.

Hudson pensó en administrar las provisiones, porque solo había traído víveres para seis meses, aunque podía haber cogido más. Sin embargo, sólo procuró provisiones hasta la primavera, cuando podrían estar en el cabo *Diggs* donde criaban las aves marinas. Mientras tanto, propuso premios para los que mataran animales, peces o aves. A mediados de noviembre murió el artillero, a consecuencia, como se insinúa, del trato duro y despiadado recibido por parte de Hudson. [...]

Ahora que la estación estaba muy avanzada y el suelo cubierto de hielo y nieve, Hudson le pidió al carpintero que construyera una casa para pasar el invierno, pero se negó a hacerlo, con el pretexto que él no era un carpintero de casas, sino un carpintero de barcos, y que Hudson no había dado órdenes para la construcción de la casa hasta que la nieve y la escarcha se habían asentado. En el curso de la pelea Hudson se sintió tan provocado que golpeó al carpintero. Después, cuando estaba a punto de comenzar el trabajo, necesitando las órdenes y un compañero, ya que nadie debía ir a ninguna parte solo, al ser inseguro, Henry Green[70] lo acompañó.

[70] Forster. «Hudson había acogido en Londres, en su casa, a un joven llamado Henry Green, de una familia respetable, pero que había perdido el afecto de todos sus amigos y parientes por su mala conducta y extravagancias, y había gastado todo lo que tenía. Con la ayuda de un amigo, Hudson le había conseguido cuatro guineas de su madre para comprar ropa. A este joven lo había llevado con él sin el conocimiento de sus dueños, y había sido culpable de varias faltas, porque en *Harwich* había intentado desertar con un marinero, y en Islandia había golpeado severamente al cirujano del barco, pero Hudson siempre se había puesto de su parte.»

Esta circunstancia abrió una gran brecha entre Hudson y el joven, que desde ese momento aprovechó todas las oportunidades de rebajar su estima entre todos los del barco, y alejar sus corazones de él, sentando las bases para el comportamiento ingrato y cruel que experimentó después de ellos.

Durante todo el invierno tuvieron tal abundancia de perdices, que de estas y otras especies de pájaros mataron más de cien docenas. En la primavera, cuando estos pájaros se fueron los reemplazaron los cisnes, gansos salvajes, ánades, y cercetas, que eran más difíciles de encontrar porque no se quedaron allí a criar, como se esperaba que hicieran, y tan rápido como vinieron del sur prosiguieron su camino al norte, de modo que en poco tiempo no se veía ninguno en absoluto. Y comenzó la gran escasez, tienen que comer musgo y las ranas que empezaban a copular. Thomas Woodhouse, un joven que había ido con ellos como voluntario, y que había estudiado matemáticas, les trajo ramas y capullos de un árbol que estaban llenos de una sustancia como la trementina. El cirujano los hervía y les preparaba una bebida dietética, y los cogollos hervidos se aplicaban calientes a modo de cataplasma, de modo que los que tenían dolores en los miembros también encontraban un alivio inmediato con la aplicación. [...]

Los visitó un nativo, le dieron un cuchillo y algunas bagatelas, y a cambio les trajo unas pieles de castor y de venado, prometió regresar, pero no volvió a aparecer. Pescaron algunos peces y prepararon el barco para partir después que Hudson con lágrimas en los ojos distribuyera las provisiones restantes en partes iguales. Inmediatamente después de partir el barco se amotinó Henry Green, junto con algunos otros, en particular Wilson, Michael Pierce y Juet, el primer oficial des-

cartado. Colocaron en la chalupa a Henry Hudson, junto con su hijo John, que era un niño, a Woodhouse, el matemático, a Philip Staffe, el carpintero, y a cinco marineros más, en total nueve personas. Les dieron una sola arma, algunas lanzas, una cantidad muy pequeña de provisiones, y se les abandonó a su suerte, con una falta de sentimientos difícilmente comprensible.»

Sigue la crónica de Prickett del motín. «La noche del sábado 21 de junio, Wilson, el *boatswain*, y Henry Greene, se acercaron a mi cabina y me encontraron acostado y aburrido. Dijeron que ellos, y el resto de sus coligados, desalojarían la compañía, y pondrían al capitán y a todos los enfermos en la chalupa, y los dejarían marchar solos, porque no quedaban ni catorce días de víveres para toda la compañía, con la pobre ración que tenían, y que allí yacían porque el capitán no los cuidaba. No habían comido nada en estos tres días, y por lo tanto estaban decididos a concertar y terminar lo que habían comenzado, y lo cumplirían o morirían. [...]

Henry Greene siguió su camino y luego llegó Juet, de quien por ser un anciano esperaba alguna sensatez, pero era peor que Henry Greene, y juró que justificaría el hecho de regreso a casa. Después vinieron John Thomas y Michael Perce, como pájaros de una sola pluma, pero como ya no viven, no me ocuparé de ellos, como entonces. Luego vinieron Moter y Bennet, a quienes les pregunté si estaban bien informados de lo que tenían entre manos, y respondieron que sí [...].

Ahora estaban todos los desafortunados reunidos en la chalupa, cuyos nombres son los siguientes: Henry Hudson, John Hudson, Arnold Lodlo, Sidrack Faner, Phillip Staffe, Tho-

mas Woodhouse o Wydhouse, Adam Moore, Henry King, Michael Bute. El carpintero consiguió un fusil, pólvora, perdigones, algunas picas, una olla de hierro, algo de harina, y otras cosas. Salieron del hielo con la chalupa sujeta al barco y cortaron el cabezal que la ataba a nuestro barco.»

Volvemos a las palabras de Forster. «Los que se quedaron en el barco navegaron por la costa este desembarcando a menudo, y al no poder pescar recogieron una hierba que llamaron de berberecho, sin la que inevitablemente habrían perecido. Por fin llegaron al estrecho y a los cabos, donde vieron las aves empollando en sus nidos, y mataron gran número, pero encallaron en una roca, donde se vieron obligados a quedarse ocho o nueve horas [...]. Tan pronto como estuvieron de nuevo a flote, prosiguieron su curso y trataron de cazar algunas aves cerca del cabo *Diggs*. Aquí vieron siete barcos repletos de nativos, de quienes se hicieron amigos. Pero poco después fueron atacados por estos salvajes que mataron a Green e hirieron a los demás, de manera tan terrible que algunos murieron uno o dos días después, principalmente los cabecillas del motín y los hombres más valientes del barco.»

Sigue la crónica de Prickett del asalto de los nativos. «Los salvajes se acercaron, y por señas se familiarizaron unos con otros. Nuestros hombres subieron a uno de los suyos en nuestra barca, y ellos subieron a uno de los nuestros en la suya. [...] Y Henry Greene, más que el resto, estaba muy confiado que de ninguna manera deberíamos preocuparnos y estar en guardia. Dios lo cegó tanto que estimó recibir grandes beneficios de esa gente, y después recibió más de lo que esperaba,

lo que se convirtió en un buen ejemplo para todos los hombres que no tienen conciencia del mal, que deben cuidarse de las gentes salvajes, por simples que parezcan.

Al día siguiente, 29 de julio, se apresuraron a desembarcar [en la isla Diggs], y como el barco se alejó demasiado, levaron el ancla y permanecieron lo más cerca que pudieron del lugar donde criaban las aves, y como yo era cojo tenía que ir en el bote para llevar las cosas que tenía en la cabina, de todo un poco. Partimos con más precipitación que velocidad, y no sin maldecir, Henry Greene, William Wilson, John Thomas, Michael Perse, Andrew Moter y yo mismo. Cuando llegamos cerca de la orilla, la gente estaba en las colinas bailando y saltando y nos acercamos a la cala donde tenían sus botes, y llevamos el nuestro al lado este de la cala, cerca de las rocas. Descendieron y amarraron el bote en una gran piedra de la playa, y vino la gente, cada uno con algo en la mano para trocar, pero Greene juró que no les daría nada hasta que le ofrecieran venado, porque así se lo habían prometido por señas.

Cuando llegamos hicieron señas a sus perros, y había muchos, mestizos, tan grandes como sabuesos, y señalaron a su montaña y al sol, batiendo palmas. Luego, Henry Greene, John Thomas y William Wilson se pararon junto a la cabeza del bote, y Michael Perse y Andrew Moter subieron a la peña. Ninguno tenía un arma, ni siquiera un palo, excepto Henry Greene, que en la mano llevaba una pica, y tampoco vi que tuvieran nada para hacernos daño. Henry Greene y William Wilson traían anteojos, guimbardas y campanas, que mostraban a la gente. Los salvajes los rodeaban, y uno entró en el bote y se dirigió a mí para mostrarme una botella y le hice señas para que bajara a tierra, pero hizo como si no me hubiera en-

tendido, entonces me levanté y le señalé la orilla, y cuando lo vi en tierra, fuera del bote, me senté de nuevo. Mientras, otro se deslizó detrás por la popa, y de repente vi las piernas y los pies de un hombre a mi lado. Alcé la cabeza y vi al salvaje con el cuchillo en la mano que por encima de la cabeza me apuntaba al pecho. Levanté el brazo derecho para resguardarme, me hirió en el brazo y lo hundió en el cuerpo, debajo de mi pecho derecho [...] busqué algo con qué herirlo no recordando que tenía mi daga al lado, pero mirando hacia abajo la vi, y le atravesé el cuerpo y la garganta.

Mientras yo era asaltado en el bote, nuestros hombres fueron atacados en la playa. A John Thomas y William Wilson les cortaron los intestinos. Michael Perse y Henry Greene, heridos de muerte se acercaron juntos al bote, dando tumbos. Cuando Andrew Moter vio esta confusión, bajó corriendo por las rocas, saltó al mar y nadó hasta el bote, colgándose de la popa hasta que Michael Perse lo recogió y dirigió la proa del bote contra los salvajes que nos sometían. Michael Perse tenía un hacha con la que le vi golpear a uno que yacía despatarrado en el mar. Greene gritó *coragio* abatido cerca de su garrote. Grité que prepararan el bote, y Andrew Moter les gritó para que lo cogieran. Los salvajes tomaron sus arcos y flechas y nos las arrojaron, Greene fue asesinado en el acto y Michael Perse recibió muchas heridas, como los otros. Michael Perse dispuso el bote, lo situó en la orilla y ayudó a Andrew Moter a subir. Al virar la barca recibí una cruel herida de flecha en la espalda. Michael Perse y Andrew Moter se alejaron remando y cuando los salvajes lo vieron corrieron hacia sus botes, y temí que los hubieran botado para seguirnos, pero no lo hicieron, y nuestro barco en medio del canal no podía vernos.

Cuando habían remado un buen trecho desde la orilla, Michael Perse se desmayó y no pudo remar más. Luego Andrew Moter se vio obligado a situarse en la proa del bote y acercarlo al barco, que al principio no nos vio, y cuando lo hicieron no supieron qué hacer, pero al final nos auxiliaron y recogieron. Henry Greene fue arrojado del bote al mar, y los demás fueron subidos a bordo, el salvaje todavía estaba vivo, pero sin sentido. Ese día allí murieron todos, William Wilson jurando y maldiciendo de la manera más terrible, Michael Perse vivió dos días más y murió. He aquí el trágico final de Henry Greene y sus compañeros, a los que llamaban capitanes, siendo estos cuatro los únicos hombres vigorosos de todo el barco.»

Finalizamos con las palabras de Forster. «Ahora Bylot se convirtió en su líder. Mataron 300 aves marinas, y 100 más rechazadas por el viento. Siguieron adelante, pero fueron llevados a tales estrecheces por falta de comida que se vieron obligados a comer las pieles que habían arrancado de las aves marinas, después de sacarles las plumas, y también sus entrañas. Habían intentado ir a Terranova, pero un viento del SW se lo impidió [en 57º] y tomaron rumbo a Irlanda. Al aumentar su angustia, tomaron los huesos de las aves que habían comido, los frieron en sebo, les echaron un poco de vinagre y se los comieron como un gran manjar. Justo en el momento en que habían perdido toda esperanza de llegar a Irlanda, Robert Juet murió. Habían puesto sus últimas aves en remojo y estaban al final de sus provisiones cuando divisaron Irlanda. Aquí, con gran dificultad obtuvieron algunas provisiones, y pasando por Plymouth y Gravesend, llegaron a Londres.»

# James Hall

1612

A Hall lo conocemos porque participó como pilotó en las tres expediciones a Groenlandia por el interés del rey Christian IV, bajo las órdenes de John Cunningham, Godske Lindenov y Carsten Richardson. Ahora va a enfrentarse a un nuevo reto, que le costó la vida, entre los hielos infinitos, acompañado de William Baffin como piloto del barco *Patience*, y los mercaderes de la *East India Company* James Lancaster, Richard Ball, William Cocken y Thomas Smith. Se conservan dos crónicas del viaje, la de John Gatombe, que sigue a esta introducción, y la parcial de William Baffin, iniciada el 8 de julio de 1612, con muchos datos complementarios.

Gosch editor del texto, señala que de la lectura de la crónica se deduce que este viaje, «no tenía conexión con la búsqueda del Paso del Noroeste, como ahora entendemos el término. Su objeto era buscar en Groenlandia minerales y otras riquezas nativas. Puede ser que el título sea de Gatonbe al considerar el estrecho de Davis, por donde se realizó el viaje, como un Paso del Noroeste, o, más bien, el comienzo de uno, de lo contrario el título no tiene sentido y es incorrecto.» Ciertamente la búsqueda de minerales en la costa oeste de la isla, como confirma la crónica de William Baffin, era el interés primero de los mercaderes.

John Gatonbe, presenta su crónica en estos términos: «Primero verás la partida de nuestro viaje y las aventuras que tuvimos con nuestro general. Segundo, el período de nuestra

navegación. Tercero, nuestra travesía por el mar, con los vientos y el tiempo que tuvimos. Cuarto, la altura observada del polo. Quinto, el hielo por el que navegamos y la frialdad del aire. Sexto, la aridez del país, con enormes montañas llenas de nieve. Séptimo, la naturaleza y condición de los salvajes del lugar. Octavo, las cosas que les compramos a cambio de hierro viejo, con lo que nos sucedió en el país. Por último, nuestro regreso a casa y nuestra llegada segura.» Un resumen en el que no consta el asesinato por un nativo de James Hall, el comandante de la expedición, muerto, por lo que cree Baffin, en venganza por los raptos y muertes de unos nativos en las expediciones danesas de los años anteriores.

## JOHN GATONBE. VIAJE AL PASO DEL NOROESTE, REALIZADO EN EL AÑO 1612 POR LOS MERCADERES AVENTUREROS DE LONDRES, SIR JAMES LANCASTER, SIR THOMAS SMITH, EL SR. BALL, EL SR. COCKEN Y EL SR. JAMES HALL, TAMBIÉN AVENTURERO COMO ELLOS, Y GENERAL DE AMBOS BARCOS.

El 10 de abril, Viernes Santo, conducimos nuestros dos barcos a *Hull Road*, uno de ellos llamado *Patience*, de ciento cuarenta toneladas, con cuarenta hombres y grumetes; el otro llamado *Heart's Ease*, de sesenta toneladas, con veinte hombres y grumetes. Aquel día ambos surcamos nuestro arsenal preparándonos para coger el primer viento y zarpar.

El lunes 20 de abril zarpamos de *Hull Road* con viento del ESE y nos dirigimos a *Cleeness*, donde anclamos. Esta noche, con tanto viento que vino del NE, regresamos a *Paul Road*.

21. Este día el viento llegó de SSW, así que por la noche nos dirigimos hacia *Ness*, y nuestra pinaza hizo negocios en la ciudad.

22. Este día, miércoles, nos hicimos a la vela y zarpamos con viento de SSW, saliendo de *Humber* a las doce del mediodía, navegando rumbo NxW.

23. Este día seguimos el mismo rumbo con viento del sur, llegando a mediodía a siete leguas de *Whitby*, y hacia las seis de la noche situados a nueve leguas de *Huntcliff*, rumbo SSW, navegamos al NNW.

24. Este día, con viento del ESE y buen tiempo, estábamos a doce leguas de *St. Abb's Head*, situado a nuestro WSW. A

mediodía observamos el sol y encontramos la altura del polo a 56°12'.

25. Este día, con viento SE rumbo al NNW, a las nueve de la mañana hablamos con pescadores del mar del norte, y nos proporcionaron pescado fresco. Pertenecían a *Yarmouth* y eran de *Bohomness*,[71] a nueve leguas al WSW, y el polo estaba a la altura de 58°30'.

26. Este día, domingo, navegamos con viento del sur entre *Orkney* y las islas *Fair* y *Foula*. A las tres de la mañana dejamos estas islas y *Shetland* a estribor, y a las seis rumbo WxN, con *Foula* a cinco leguas en dirección NE. A mediodía el viento vino del sur, y después nos dirigimos rumbo oeste. Por la noche el viento vino contrario, del SW, y nos dirigimos al norte, en dirección NW.

27. Este día tuvimos mucho viento del NW, viéndonos obligados a recoger la vela mayor del barco vicealmirante, que se situó a nuestra popa. Navegamos rumbo WNW, y a las cuatro de la noche viramos al sur, rumbo SWxS, con viento del WxS.

28. Este día el viento vino del NW, con tiempo nublado. A las seis de la mañana viramos hacia el sur navegando rumbo WSW, y a mediodía observamos el sol, y la altura del polo era de 59°47'.

29. Este día, con viento del NW continuamos hacia el sur rumbo WSW, con un clima denso y brumoso.

30. Un día tranquilo, con niebla de las doce a las seis de la mañana, luego vino viento del SW, y navegamos todo el día rumbo WxN.

---

[71] Buchan Ness.

1 de mayo, viernes, navegamos con viento del WSW rumbo NWxN, con tiempo brumoso y ventoso. A mediodía se aclaró y observamos el sol, encontrando el polo a la altura de 61°31'. Con buen tiempo viramos al sur, y después al SxW, y a las 8 de la noche viramos al norte, rumbo NNW.

2. Este día, tiempo tormentoso y viento del SWxW, lluvioso y con niebla. Continuamos en dirección norte rumbo NWxW, a las 10 calmó y disminuyó el viento. A mediodía, con viento del NE, navegamos rumbo oeste en medio de un vendaval.

3. Este día tuvimos buen tiempo, y con viento del ESE navegamos al oeste. Observamos el sol, y encontramos el polo a la altura de 61°46'. A las 4 de la noche el viento vino contrario, en dirección oeste, y nos situamos en dirección norte, rumbo NNW, y a las 6 en punto de nuevo hacia el sur.

4. Este día, con el viento del NW navegamos rumbo WSW y a las 5 a nuestro barco vicealmirante se le partió el trinquete y se vio obligado a servirse de sus gavias y velas de proa, lo que también hicimos nosotros en el barco almirante, hasta que lo hubieron compuesto y fortalecido. A mediodía observamos el sol, y encontramos el polo a la altura de 61°8', y con viento del NNE navegamos rumbo oeste.

5. Este día el viento vino del WxS, y comenzó a soplar estando nosotros en dirección norte, rumbo NWxN.

6. Este día viento del oeste, y a las 6 de la mañana vino del NxW, y navegamos al oeste, siendo la altura del polo 61°36’.

7. Este día, con viento del NWxN, navegamos al WxS, y a las 2 de la tarde vino del NE, con nubes espesas que se tornaron en mucha lluvia, y navegamos en dirección oeste.

8. Este día mucho viento y lluvia al ENE, navegamos al oeste, y a mediodía tuvimos buen tiempo con viento del norte. Este día esperábamos ver *Frisland*, pero no pudimos.

9. Este día, con viento del NNE y un tiempo tormentoso, navegamos en dirección oeste. A mediodía mejoró y observamos el sol, siendo la altura del polo 59°51'. Nuestro comandante descubrió por su instrumento que la brújula había variado 15° en dirección NW, por lo que no habíamos visto señales de *Frisland* al navegar en dirección sur unas doce leguas, de modo que para mantener rumbo oeste tuvimos que dirigirnos al WxS. Supuse que fue la corriente la que nos situó en dirección SW, y en la parte más occidental de *Frisland*, en dirección al Paso del Noroeste.

10. Este día, con viento del norte, rumbo WxN, y a mediodía, con muy buen tiempo, observamos el sol y hallamos que la altura del polo era 60°4'.

11. Con viento del norte, a mediodía sondeamos y no encontramos fondo a ciento cincuenta brazas. Poco viento y tranquilo, unas veces del sur, otras del SW y otras del este, así fue de variable todo el día. Con buen tiempo y el mar en general en calma navegamos rumbo WxS.

12. Un día tranquilo, a las 4 de la mañana con viento en dirección ENE, navegamos al WxN. El agua cambió a un color negruzco, y también vimos muchas ballenas y orcas.

13. Navegamos con viento del este rumbo WxN. Un día brumoso, encontramos hielo y viento del NNE. A las 9 de la noche sufrimos mucho viento y nieve, de modo que nos vimos obligados a recoger las velas y continuar rumbo al este con la vela de proa. Algunos de nuestros hombres divisaron tierra,

pero no la pudimos distinguir bien al estar nevando copiosamente.

14. A las 2 de la mañana continuamos en dirección NNW, avistamos tierra entre las 5 y las 6, y nuestro comandante señaló el cabo *Farewell*, así llamado por el capitán Davis, el primero en descubrir el país en el año 1585, que solo se pudo acercar a unas seis o siete leguas de tierra a causa del hielo. Nos dirigimos rumbo NNW, y navegamos todo el día entre el hielo en dirección WNW.

15. Navegamos al oeste con viento del NNW, y a las 4 de la mañana rodeamos el hielo, y navegamos rumbo NNE. A las 10 viramo de nuevo a causa de la dureza del hielo, avistando una tierra firme que se agrandaba en dirección norte. El hielo se situaba en aquella dirección, como si fuera una gran bahía entre dos promontorios.

16. Este día, con viento frío y brumoso, situados al NNW, navegamos rumbo oeste, y hacia las 7 de la mañana viramos al NExN, y a las 2 de nuevo encontramos hielo. Navegando de acá para allá dirigimos la chalupa a un grupo de veinte focas tendidas sobre el hielo, remamos hacia ellas y matamos a una, las demás desaparecieron bajo el agua. Este día observamos el sol, y encontramos la altura del polo en 59°30', estando a unas 70 leguas dentro de los estrechos, y a unas 115 leguas entre la costa de América y Groenlandia, a la entrada de este paso.[72]

17. Por la mañana, con viento del sur, rumbo NW. Este día navegamos entre el hielo, y nos encerró de tal modo que no pudimos alcanzar ningún paso hacia el norte, y nos vimos

[72] El paso que se llamaría estrecho de *Davis*.

obligados otra vez a retroceder. Eran las 4 de la tarde antes de apartarnos del hielo, nos alegramos que Dios nos hubiera librado del cerco y navegamos al SW, hacia el mar. Este día, domingo, avistamos la tierra firme llamada *Desolation,*[73] a quince leguas, hacia el NxE.

18. Este día, a la una de la mañana tuvimos mucho viento de poniente y nieve, y a las siete hizo buen tiempo. Viramos hacia la costa y rumbo NxW, cerca de la tierra *Desolation.* A mediodía viramos y retrocedimos de nuevo, situados a diez leguas de tierra firme rumbo NNE. El hielo nos obstaculizó, observamos el sol, y encontramos el polo a 59°53'.

19. Navegamos con viento del sur, en su mayor parte rumbo NWxN y NNW, con la tierra *Desolation* situada al NExE. Este día encontramos grandes islas de hielo y observamos el sol, y la altitud del polo en 60°35'. También seguimos una fuerte corriente, con la que avanzamos a lo largo de la costa hasta situar *Desolation* a nuestro este. Esta corriente partía de *Desolation* en dirección a América y a los estrechos de *Hudson*, así llamados por sus hombres, que lo abandonaron en aquella tierra, en la que murió el año 1611.

20. Este día, viento del NxE y navegamos al ExN, hacia tierra firme, pero no la avistamos. Observamos el sol, y hallamos la altura del polo en 61°33', situados a unas treinta leguas al norte de *Desolation*. Nos dirigimos al oeste, y a las 10 de la noche hacia el este, encontrando nuevamente hielo.

---

[73] Nota de Gatombe, «Esta tierra, así llamada por el capitán Davis, es desolada e incómoda, con enormes montañas de nieve encima, que él nunca antes había visto, ni ninguno de sus hombres.»

21. Viento del NExE. Este día avistamos tierra firme a las 2 de la mañana. John Hemslay, nuestro capataz y compañero, y yo, la llamamos tierra *Confort*. Reunimos a nuestra gente, la exploramos con los barcos pero el hielo nos impidió acercar, y navegamos a lo largo de la tierra, de la que distábamos siete leguas, en dirección norte y rumbo NxW. A mediodía, próximos al hielo, nuestros hombres se acercaron con la chalupa, mataron cuatro focas y ágilmente subieron a bordo otras dos, con las que nos divertimos, y también nuestros perros mastines.

22. Viento del NxE. Este día rodamos entre el hielo, encontrando muchas islas de hielo que eran muy altas, como grandes montañas. Juzgamos que algunas estaban a treinta yardas del agua, cruzando sobre los mares, a quince leguas de tierra firme. Ese día avistamos tierra firme, pero no pudimos acercarnos a causa del hielo. Observamos el sol, y el polo se situaba a la altura de 62°55'.

23. Viento al NNW. Un día tranquilo, afondamos los plomos y no encontramos suelo a ciento ochenta brazas, estando a unas ciento diez leguas dentro del paso. Encontramos la altura del polo en 63°, navegando al NExE de tierra firme.

24. Este día, con viento del NxE navegamos al NWxW, con un tiempo denso y nublado, y a las 8 de la mañana viramos hacia el este, con poco viento, y algunas veces en calma.

25. Un día tranquilo, variable y con poco viento, unas veces del norte, otras veces de NW, y navegando la mayor parte rumbo NExE. Fondeamos nuestra chalupa junto a una isla de hielo y no encontramos fondo a ciento cincuenta brazas, y la tierra firme estaba a 21 leguas. A las 10 de la noche el tiempo

era espeso y brumoso, de modo que un barco no podía ver al otro.

26. Este día navegamos con viento del norte rumbo ENE, a la vista de tierra firme, con un tiempo muy denso y brumoso. A las dos de la tarde aclaró, estábamos a unas tres leguas de la tierra pero parecía más cerca, y era un terreno muy alto, con mucha nieve encima. Al aproximarnos, dos salvajes se acercaron en sus barcas, remando hacia nuestros barcos. Navegando en calma cerca de tierra sondeamos con nuestro plomo a 25 brazas, a veces a 20, 18, 15, 12 brazas, y el terreno era pedregoso, entre muchas islas y rocas secas. Con las chalupas buscamos un puerto para que los barcos estuvieran seguros, y hallamos uno que nuestro general llamó puerto *Hope*, hacia donde nos dirigimos con los barcos. Y aunque navegamos a lo largo de la costa desde avistar el cabo *Farewell* hasta llegar a este lugar, no habíamos podido acercarnos.

27. El día 27 a las dos de la mañana nos refugiamos en el puerto *Hope* (las islas las llamamos de *Wilkinson* y la montaña *Hatclife*), alabando a Dios por nuestra llegada segura a este país desconocido, estando a cinco semanas y dos días de casa.

28. El día 28 nuestro general encontró un lugar adecuado para desembarcar las partes de la pinaza para que los carpinteros las ensamblaran, al ser una isla dificultosa para nuestros barcos. Nuestro general hizo tripular el bote y la chalupa, y él mismo fue a descubrir el país y ver los ríos podía encontrar en el lugar. Los salvajes remaban de un lado a otro de nuestros barcos, levantando las manos hacia el sol, dándose palmadas en el pecho y gritando, *yliout*, que es tanto como decir en inglés, ¿somos amigos?, y nos saludaban de esta manera cada vez que se acercaban. Les devolvíamos la misma corte-

sía, y se confiarom más acercándose a los barcos trayendo consigo pieles de foca y trozos de cuerno de unicornio, con otras bagatelas con las que hicieron trueque con nosotros por hierro viejo.[74]

29, 30, 31. Estos días nuestros carpinteros se apresuraron para terminar la pinaza grande. El tiempo era bueno y el viento en general del este. Nuestro general quería hacer lo posible para navegar más lejos, a lo largo de la costa en dirección al norte, al no haber llegado aún, por 70 leguas, al lugar donde antes estuvo.

1 de junio. Nuestro general regresó a bordo habiendo encontrado dos ríos en la región, a uno lo llamó *Lancaster*,[75] y al otro *Ball*, porque Groenlandia es como Noruega, que tiene muchas islas y rocas a lo largo del territorio.

2. Nuestro capataz y el señor Barker, capataz del barco vicealmirante, remaron con la chalupa entre las islas y uno de los ríos, donde ya habían estado, armados para cazar alguna de las aves, de las pocas que este país ofrece.

3. Este día nos dedicamos a examinar este país, que aun no nos había ofrecido nada para beneficio del viaje.

4. Por la noche uno de los salvajes robó un mosquete a los que guardaban la isla donde estaba la pinaza grande. Hicieron una mala guardia al dejar su mosquete donde se agrupaban, en este día frío. Se lo llevó uno de los salvajes y no sabían decir cuándo. Era a causa de nuestra vigilancia que los salvajes

[74] NE. Se situaban donde ahora está *Godthaab*, y la antigua posición de la que habla Hall era el fiordo *King Christian*, ahora *Itivdlek*.

[75] NE. Tal vez el fiordo *Ameralik*, en 64° 7'.

robaban todo lo que podían conseguir, pero principalmente hierro.

5. Este día botamos la pinaza grande que nuestro general llamó *Better Hope*. Y también este día, mientras Jame Pullay, agarraba a uno de los salvajes, otro le arrojó un dardo y le hirió en el lado izquierdo del cuerpo, produciéndole una herida mortal. Subimos el salvaje que había apresado al barco, y con él recuperamos nuestro mosquete. Dos de los salvajes ancianos, y gobernantes de los demás, vinieron con gran reverencia a conocer el motivo de haber apresado a uno de sus hombres. Con señales y otros signos les mostramos el motivo con el mejor lenguaje que pudimos, y les devolvimos a su hombre, su bote, remo y dardos. Nuestro general también le dio una capa, un cuchillo y un espejo, para reparar el daño que le habíamos hecho. El, con una mirada ceñuda, deseaba marcharse, y le dejamos salir del barco ayudándole en las cadenas, saltó por la borda y otros dos le ayudaron a desembarcar. Cuando estuvo en tierra los salvajes le cortaron de la espalda la capa que nuestro general le dio, tan poco la consideraron. Estaba hecha de algodón amarillo, con guarnición roja de algodón alrededor.

6. A las tres de la mañana, James Pullay partió de esta vida a la misericordia de Dios, y a mediodía lo enterramos en una de las islas por las que pasamos. También llevamos las partes de la chalupa pequeña del señor Barker para que los carpinteros la ensamblaran en tierra, a fin que pudiéramos tener las chalupas listas al desplazarnos hacia el norte.

7, 8, 9. Tiempo lluvioso, de lo contrario nuestra chalupa ya estaría terminada, y partimos de aquí hacia el norte.

10. La chalupa, ya terminada, zarpó este día. El señor Hall, general de ambos barcos, celebró una reunión con toda la compañía ordenando estrictamente que nadie hiciera trueque por ninguna cosa, excepto el señor Wilkinson, con quien comerciábamos para los aventureros, y los que se señalara, bajo pena de perder el salario. Los oficiales de los barcos aceptaron de buen grado las disposiciones.

11. Colgamos las velas para anclar, pero con el viento en contra malgastamos el tiempo remando de isla en isla. Los salvajes iban y venían a nuestros barcos, trayendo pescado fresco, que compramos por clavos de hierro.

13. Uno de los salvajes trajo dos focas jóvenes, que había matado en el mar, nuestro capataz las compró, y las subimos al barco preguntándonos si habría podido matarlas en el mar, con tanto viento soplando del SW.

14. Este día, domingo, salimos con viento NNE y los salvajes remaron hacia nosotros estando a seis leguas de tierra, y el capitán a uno le dio un cuchillo. Observamos el sol, y la altura del polo era de 64° en el puerto *Hope*, el lugar del que salíamos. Remamos por debajo de las islas de *Wilkinson* y el monte *Hatcliff*, rumbo este.

15. Navegamos con viento del ESE y buen tiempo a lo largo de tierra firme hacia el norte, rumbo NxE.

16. Navegamos con viento del NxW hacia la costa, en dirección NExE. El señor Hall y el señor Barker cogieron sus chalupas, y bien equipados remaron hacia tierra para descubrir el país, y ver qué tráfico podían hacer con los salvajes. Navegando al azar en nuestros barcos, mientras ellos estaban en tierra con las chalupas, vino viento desde el mar y nos alejamos en dirección NNW. Con el viento del oeste, el barco vicealmi-

rante, que nos seguía, golpeó en una roca escondida pero no sufrió ningún daño, ¡alabado sea Dios! Nuestras chalupas no se acercaron hasta que estuvimos a cinco o seis leguas de tierra.

17. Navegamos con viento del SE a lo largo de la costa rumbo NxE. Este día, miércoles, remamos a tierra con nuestras dos chalupas, y encontramos un puerto en el que fondeamos, y fue el segundo puerto en el que entramos.

18. A las ocho de la noche tuvimos una gran tormenta del SE, con fuertes torbellinos que venían de las montañas, y a pesar que todos los cables que teníamos eran nuevos nos ladeó a causa de nuestra ancla mayor, y la dejamos caer para resguardarnos de las rocas.

19. Por la mañana se rompió uno de los cables, y navegamos con nuestra ancla mayor en medio del viento y la lluvia.

20. El tiempo amainó y nuestro general mandó preparar la pinaza grande y remar a lo largo de la costa. Vinieron con nosotros, 22 hombres y muchachos. Este día remamos unas cuatro leguas y llegamos a una isla grande,[76] anclamos tres horas y de allí entramos en un río[77] que se extiende arriba, en dirección ExN.[78]

21. Remamos río arriba adentrándonos unas tres leguas, pero no hallamos nada de provecho, y el hielo nos impidió avanzar más.

---

[76] NE. Tal vez *Sermersut* (65°30').

[77] NE. Sin duda el *Kangerdlugssuatsiak*.

[78] Del día 20 al 29 de julio, la crónica refiere la salida de descubrimiento con la pinaza, en la que llegaron, más o menos, a la altura de 67°.

22. Regresamos remando después de librarnos del hielo, y los salvajes nos siguieron, remando detrás y a nuestro lado, intentando dañarnos, y al acercarnos a alguna isla nos arrojaban piedras con sus hondas.

23. Remamos hacia el norte, entre las islas, con viento del NNW, y llegamos a un gran río que estaba casi a una legua del cabo *Queen Anne,* difícil de cruzar por la fuerte pleamar. Llegamos a una isla y descansamos hasta que terminó, después remamos alrededor del cabo y llegamos a una isla en la que había una baliza, nos acercamos y encontramos un puerto adecuado para los barcos. Remamos hasta lo que parecía un río, pero resultó ser una bahía, a tres leguas al norte del cabo. Nuestros hombres desembarcaron y mataron seis perdices, en un valle divisaron siete ciervos salvajes, pero tan pronto como nos vieron, huyeron tan rápido como sus pies les permitían.

24. Continuamos remando a lo largo de la tierra, llegamos a una montaña, y nos acercamos remando entre las islas, al creer que era el río en el que nuestro capitán había estado antes, pero no lo era. A la montaña la llamamos *Gabriel.*[79]

25. Desde allí remamos a una isla situada a dos leguas de tierra firme, con muchos fragmentos de roca alrededor, que se extienden desde tierra firme hasta el mar. Descansamos todo el día en medio de un fuerte viento que soplaba del norte en nuestra dirección. A esta isla el capitán la llamó *Throughgood*,[80] y aquí conseguimos cantidad de mejillones de gran tamaño, y uno de los nuestros mató una zorra con una esco-

[79] NE. La montaña *Cunningham*.

[80] NE. La isla *Unamarsugsuak*.

peta. Hay muchas en esta isla, que vienen de tierra firme y se alimentan de los peces que aquí encuentran.

26. Como hacía muy buen tiempo remamos a lo largo de la tierra entre muchos fragmentos de roca. A mediodía llegamos al río en el que nuestro capitán ya había estado, y lo llamó fiordo *King*. Hay un monte al que llamó *Cunningham*. Traficamos con los salvajes y por la noche anclamos en un puerto, en el lado sur del río llamado *Dinamarca*, que tiene en la entrada cuarenta brazas de profundidad, y traficamos con los salvajes por pieles de foca y algunas truchas asalmonadas.

27. Remamos hacia el norte del río buscando una rada para nuestros barcos, y encontramos una que tenía doce brazas de profundidad, y consideramos llevar nuestros barcos allí, con la ayuda de Dios.

28. Con solo dos días de víveres, volvimos a remar hacia nuestros barcos para conseguir provisiones. Los salvajes comen carne cruda que matan con sus dardos, ya sean aves, peces o animales, de modo que había poco que obtener, solo lo que nos trajeron.

29. Regresamos a nuestros barcos, que teníamos a la distancia de nueve días, soportando un tiempo fastidioso, con espesas nevadas, remando por la costa ya que estaban a unas veinticinco leguas del fiordo *King*. El barco vicealmirante nos recibió con una salva, y dimos gracias a Dios por estar todos sanos.

30. Nos dispusimos a navegar hacia el río en el que habíamos estado con nuestra pinaza, levamos el ancla y situamos los mástiles de través.

1. Este día, primero de julio, el viento era del norte pero de noche vino del sur y nos hicimos a la vela con la esperanza de

llegar al mar, pero el viento vino del oeste y con lluvia, y regresamos.

2. Viento del norte y lluvia mientras estuvimos en este puerto.

3, 4, 5, 6, 7, 8. Navegamos tranquilos a favor del viento del norte, con mucha lluvia. Comprábamos a los salvajes todos los víveres que nos traían, pescado fresco, trucha asalmonada, lucio, bacalao y pez globo, en cantidades pequeñas para nuestras vituallas.

9. Con el tiempo en calma, nuestros botes y chalupas remolcaron el barco vicealmirante al mar, y la pinaza grande con ellos, también el general y doce de nuestros hombres remolcándola a popa. El general dejó a sus dos oficiales y los intendentes en el barco almirante, y lo siguieron con el barco hacia el fiordo *King*.

10, 11, 12. Con el viento a favor, estos días salamos dos barriles de trucha asalmonada que nos trajeron los salvajes, y les dimos hierro viejo.

13. De noche regresamos al mar con nuestro barco vicealmirante al frente, que a causa de los vientos contrarios se había situado a sotavento. Esa noche llovió mucho.

14. Mucho viento del sur, de modo que nos vimos obligados a navegar de un lado a otro, lejos de nuestra posición, con tiempo brumoso y lluvia. Una de las chalupas pequeñas se soltó de la popa y tuvimos mucho trabajo para recuperarla. Por la tarde hizo buen tiempo, de modo que aclaró, avistamos tierra firme y el fiordo *King*. Por la noche anclamos en una rada que antes sondeamos con nuestra pinaza, y había doce brazas y suelo cómodo. Llamamos a la rada *Grampus-road*, porque las orcas entraron en ella muchas veces.

15. El *Heart's Ease,* nuestro barco vicealmirante, se adentró en el rio y se nos aproximó con la pequeña chalupa. El primer oficial de a bordo, llamado Willian Gordon, remó y se reunió con ellos, pero a causa de las palabras subidas de tono entre nuestro general y él, hizo que el señor Barker anclara en un pequeño estrecho en el lado sur del río, a unas tres leguas de nosotros. El general, enojado, no subió a bordo con nosotros, sino en el barco vicealmirante. Por la noche nuestra pinaza vino del *Heart's Ease* con el encargo de cuatro hombres, pan y cerveza, y regresaron a bordo del barco vicealmirante. Nuestro general pensó remar con la pinaza a la mina de plata a la que prometió llevarnos, lo que nos dio la esperanza de poder ser hombres ricos, pero resultó lo contrario.

16. Viento del norte. Ese día tuvimos trato con los salvajes por cosas triviales, como dardos y pieles de foca, y por unos cuernos de unicornios.

17, 18. Con viento todavía del norte, el barco vicealmirante se dirigió al mar hacia un río que llamó fiordo *Romblaes*, distante de nosotros dieciocho leguas, hacia el norte.

19, 20, 21, 22, 23, 24. En este gran río remamos de un lado a otro buscando alguna ballena para matar una o dos y poder tener algo para el beneficio del viaje, porque el señor Hall, nuestro general, nos dijo que las otras veces que había estado en este lugar había visto en este río gran abundancia de ballenas, pero ahora no veíamos ninguna. También subimos a las montañas para ver si podíamos matar animales salvajes, como osos, ciervos o lobos, pero no vimos ninguno, porque la gente del país los mata por su carne, como escribí anteriormente, de modo que en Groenlandia es raro ver alguna bestia salvaje, y

más extraño poder atraparlas nosotros, aunque muchas veces vemos sus pisadas.

25. Nos sorprendía que los salvajes no se acercaran, pero pensamos que habían seguido a nuestro barco vicealmirante, lo que fue demasiado cierto. Por la noche se acercó nuestro barco vicealmirante con la pinaza grande en la popa, y las banderas tendidas hacia abajo, colgando en la popa, lo que era señal de muerte. Al estar la mayoría dormidos, menos la guardia, cuando llegó la pinaza nos despertamos enseguida, subieron a bordo y nos informaron de la muerte de James Hall, nuestro capitán y general, que fue asesinado con un dardo por uno de los salvajes, y murió el 23 de julio.

Estando en el bote del barco con William Huntriss y otros dos, uno de los salvajes le ofreció venderle un dardo, y mientras él cogía un trozo de hierro de repente le arrojó su dardo y lo hirió atravesando su ropa y penetrando en su cuerpo cuatro pulgadas en el lado derecho, una herida que lo mató. Al otro lado de la pinaza grande estaban el señor Barker y veinte hombres más, y si los salvajes hubieran querido podrían haber matado a la mayoría, al rodearlos con más de 150 botes, sin que nuestros hombres tuvieran los mosquetes listos, ni ninguna otra provisión para evitar que los dañaran, pensando que venían de manera amistosa a negociar con ellos. Sin embargo, resultó lo contrario, con peligro para todos y la pérdida de nuestro general. Esta noticia, tan opuesta a nuestros deseos, nos entristeció no poco.[81]

[81] Versión de William Baffin de la muerte de Hall: «El miércoles 22, hacia las nueve o diez de la noche, vinieron los salvajes a intercambiar con nosotros, eran unos cuarenta, y continuaron como hora y media. Mientras, nu-

26. El señor Barker, comandante del barco vicealmirante, fue autorizado por nuestro general, el señor Hall, en su lecho de muerte, para ser patrón y comandante de los barcos, y para disponer de todas las cosas según su gusto, por el bien del viaje y la seguridad de los hombres. Sin embargo, se manifestaron crecientes controversias entre los hombres porque el señor Wilkinson, factor de los aventureros, y los comandantes William Gordon y John Hemslay, estaban molestos y disgustados porque uno de ellos debería ser comandante del barco almirante y general de ambos barcos, y no consentirían ni estarían de acuerdo si no se elegía entre ellos.

Al utilizar palabras rudas, el señor Barker se apartó, subió al mástil, y reuniendo al resto de la compañía disertó punto por punto la voluntad y ordenes de nuestro difunto general, mostrando los escritos y el completo consentimiento que dio,

---

estro capitán James Hall, estando en el bote, un salvaje con su dardo le propinó una herida mortal en el costado derecho, y nuestro cirujano opinó que le había perforado el hígado. Todos pensamos que lo atacó a él, y no hizo daño a ninguno de los demás, quizás porque lo conocieran, ya que estuvo allí con los daneses, que de aquel río se llevaron cinco del pueblo, y nunca regresó ninguno, y en otro río mataron a un gran número. Y parece que el que lo mató era hermano o pariente cercano de algunos de los que se llevaron, porque lo hizo con mucha resolución, y se acercó a cuatro yardas de él. Por lo que vimos, la gente es muy amable entre ellos, y a punto para vengarse de cualquier daño que se les haga. Todo ese día yació muy dolorido, esperando la muerte a cada hora, y entregó su cargo a Andrew Barker, capitán del *Heart's Ease*, deseando que colocara a otro capitán en su lugar en el barco pequeño. El jueves 23, hacia las ocho de la mañana, murió muy arrepentido de todos sus pecados pasados. Y después de amortajado, con la chalupa le llevamos a sepultarle en algún lugar remoto, según su propio deseo mientras vivía. Después de enterrarlo, fuimos en la chalupa a buscar la mina tanto tiempo esperada.»

con la aprobación de toda la compañía del barco vicealmirante, y de algunos de los oficiales principales que estaban en el barco almirante, como el orfebre, el cirujano, dos contramaestres, el *cockswain*, el comandante de la pinaza y diez hombres más de la compañía del barco almirante que confirmaron y presenciaron su última voluntad y mandato, siendo todos ellos del barco almirante. Sin embargo, muchos de nuestra compañía, sin respetar los escritos, los consejos, ni el consentimiento de nuestro difunto general, gritaron que 'John Hemslay será nuestro comandante', cuya voz se oyó en todo el barco, por los contramaestres, artillero, *boatswain*, cirujano, trompetero, tonelero y demás oficiales de los barcos almirante y vicealmirante.

Terminó la agitación del resto de la compañía con este desenlace, que el señor Barker era mejor, más sabio, más antiguo, y más digno del lugar que los otros, con una experiencia en el cargo de veinte años, y conociendo muchos de los inconvenientes que podían acontecernos, además de haber sido gobernador y capataz de muchos comandantes en grandes barcos del pueblo de Hull, y del reino, y habiendo sido uno de los principales comandantes y guardianes de *Trinity-house*, y ser una persona juiciosa que nos ampararía frente a nuestros mercaderes y otra gente poderosa, si la necesidad lo requería. Así lo defendimos ante la compañía, convenciéndolos que nadie tenía más derecho que él, y pronto consintieron, dando su cordial aprobación.

27, 28, 29, 30. Colocado William Huntrisse comandante del barco almirante, en su lugar Andrew Barker se convirtió en comandante del barco almirante y en jefe de ambos barcos, haciendo que estuvieran listos para regresar a casa con toda

la rapidez posible, cargando lastre en los dos barcos para navegar. En los barcos teníamos víveres para dos meses, que consideramos suficiente para suplir nuestras necesidades de regreso, de modo que hacia finales de este mes de julio estábamos en condiciones de zarpar con nuestros dos barcos de regreso a casa.

31. John Gatombe, uno de los intendentes del barco almirante, a ruegos del señor Barker y del resto de la compañía del barco vicealmirante aceptó ser ayudante del comandante. Dos de nuestros hombres subieron con su ropa a bordo del *Heart's-Ease*, en la habitación del señor Barker, y otros dos fueron al barco almirante.

1 de agosto. Este día, el señor Barker, nuestro comandante, los señores Wilkinson y John Hemsay, y el señor Warinder, un comerciante delegado por ellos, subieron a bordo con la intención de llevarse las 17 libras del cuerno de unicornio que estaban en el barco vicealmirante, y trasladarlas a bordo del barco almirante. Pero nuestra compañía ordenó que no saliera del barco porque íbamos a transportarlas a casa en el nuestro, tan capaz como el suyo. Y al no servir la persuasión, las cosieron en una lona y ante todos la dieron a nuestro comandante William Huntrisse, para que en caso de separarnos la entregara a nuestros comerciantes con sus títulos, cuando Dios nos enviara a Londres.

2. Nuestro capitán y yo fuimos a cenar a bordo del barco almirante, y después de la cena el señor Barker nos dio artículos que deberíamos guardar hasta que Dios nos enviara a Londres en nuestro viaje de regreso a casa, y que si alguna tormenta nos separara, no deberíamos entrar en ningún pu-

erto hasta llegar a Londres, excepto en caso de gran necesidad.

3. Avanzamos con nuestros mástiles aún de través y listos para atrapar el primer viento, porque los salvajes no se acercarían temiendo que matáramos a algunos por la muerte de nuestro comandante Hall. Remamos hacia el fiordo *King*, y lo encontramos a 20 millas, sin que los salvajes se nos acercaran.

4. Salimos de fiordo *King* con viento del ESE, llegamos al mar y nos dirigimos a casa, ofreciéndonos nosotros, nuestros barcos y el viaje, a Dios Todopoderoso, que habiendo sido nuestro guía hasta ahora, para que continuara aun con su amorosa misericordia. Este día tuvimos mucha lluvia y tiempo tranquilo, y un mar embravecido que venía del sur.

5. Viento del ENE estando a ocho leguas de tierra firme y del monte *Cunningham*, el lugar del que salíamos, situado al este. Tiempo calmado y poco viento que venía del sur, pero a las dos de la tarde tuvimos mucho viento y lluvia.

6. Viento del SSE, denso y con tiempo lluvioso, navegando al SW de tierra firme, y a mediodía, con buen tiempo, nos detuvimos en la orilla.

7. Navegamos con viento del este rumbo SxW, y a las cuatro de la tarde con viento del norte. Este día observamos el sol y encontramos la altura del polo a 66º, situados al otro lado del cabo *Queen Anne*, rumbo ExN.

8. Con viento del SSE y mucha lluvia, nos situamos cerca de tierra firme, y a las 8 de la mañana viramos y regresamos de nuevo al mar. Este día encontramos dos islas de hielo.

9. El viento, en general del sur, y a cinco leguas y al ESE del puerto en el que nos refugiamos una segunda vez, y llama-

mos *Cockenford*. Nos dirigimos al mar a las ocho de la mañana.

10. Navegamos con viento del SW rumbo SSE en dirección a tierra firme al ser un día muy lluvioso y denso, y a las 10 de la mañana regresamos al mar.

11. A causa del viento del sur, y un clima denso y brumoso, nos apartamos del mar y en algún momento regresamos de nuevo a la orilla.

12. Navegamos con viento del sur y tiempo lluvioso en dirección a tierra firme, rumbo ESE. A las ocho de la mañana regresamos de nuevo al mar, y a mediodía hizo buen tiempo con viento del NE, y navegamos costeando rumbo SSW.

13. Navegamos con viento del norte rumbo SSW, y a las 8 de la mañana hacia el sur. A mediodía nos acercamos a las islas que habíamos llamado *Wilkinson*, el primer lugar donde fondeamos al entrar en el país. Aquí armaron nuestra pinaza grande y aquí fue asesinado James Pullay con un dardo de los salvajes. La altura del polo era de 64º. A las 4 los salvajes se acercaron remando y nos hicieron compañía dos o tres horas, navegando el barco a seis millas por hora, y luego se despidieron. Antes de anochecer navegamos entre muchas islas de hielo.

14. El viento continuaba del norte, y navegamos costeando rumbo sur. Este día cruzamos mucho hielo, observamos el sol y encontramos la altura del polo a 62º11'.

15. Continuando con viento del norte y rumbo sur. Este día observamos el sol y encontramos la altura del polo a 50º19', que es la del cabo *Desolation*,[82] a unas 20 leguas al este, na-

[82] NE. Latitud errónea, la correcta es 60º47'.

vegando entre mucho hielo. A mediodía navegamos rumbo SE entre más hielo, de modo que por la noche, antes de librarnos de él nos vimos obligados a dirigirnos hacia el mar rumbo SW.

16. El viento vino del NW, y con tiempo brumoso navegamos al SE. A mediodía aclaró, observamos el sol y encontramos que la altura era 59°20'.

17. Con el viento del SE navegamos rumbo SSW. Este día el almirante nos quitó la chalupa que habíamos remolcado 150 leguas a nuestra popa. Pasamos el día sin hielo y no volvimos a encontrar más.

18. Navegamos con viento del este rumbo SSE y al mediodía encontramos tiempo brumoso y poco viento. Esta noche fue tan espesa que nos perdimos de vista unos a otros, de modo que no nos oyeron, ni nosotros a ellos, aunque disparamos mosquetes, tocamos el tambor, les gritamos, y ellos a nosotros, y a lo largo de toda la noche estuvimos alejados.

19. Con viento del ENE y tiempo brumoso navegamos hacia el SE. Este día, a las diez de la mañana volvimos a ver a nuestro barco almirante, a tres leguas, a barlovento, y nos mantuvimos cerca, a veces avistándonos y otras no, y eran las cuatro de la noche cuando pudimos conversar.

20. Viento del NExE y buen tiempo. El almirante tomó las piezas la chalupa que les dimos y las estibaron en la bodega de su barco. Por la noche viento del NNE, con dos o tres horas tan brumosas que un barco no podía ver al otro.

21. Navegamos rumbo ESE con viento del NE. Un día agradable, observamos el sol y encontramos la altura del polo en 56°36', situados al sur y a unas 75 leguas del cabo *Farewell*, a nuestro norte.

22. Viento del NNE rumbo al este. La altura del polo en 56º 42', en un día bueno y con viento del norte navegamos rumbo ENE.

23. Con viento al oeste, navegamos al ENE. Este día observamos el sol y encontramos que la altura del polo en 57º, con el aire muy templado y un clima cálido como no habíamos notado el tiempo que estuvimos en Groenlandia.

24. Viento del oeste y navegamos rumbo ENE, con poco viento, y al anochecer tiempo tranquilo y lluvioso.

25. Viento variable, a veces del norte y a veces del oeste, con buen tiempo. Este día encontramos por observación que la altura del polo era de 58º14'.

26. Buen día, con viento de WNW navegamos rumbo NExE y ENE con poco viento, y por la tarde tuvimos un vendaval.

27. Viento muy variable del NW, a veces del norte, y a veces del NNW, y con chubascos rumbo NExE. Este día observamos el sol, y encontramos el polo en la altura de 59º49'. La esperanza de avistar *Frisland* de regreso a casa nos hizo seguir un rumbo más al norte del que deberíamos haber tomado, a pesar a todo no pudimos verla.

28. Navegamos con viento del sur rumbo ENE. Este día, por el sol encontramos el polo en 61º5', altura de la parte más al norte de *Shetland*, y la parte más al sur de *Frisland*, y entre ellas 260 leguas, con *Shetland* a nuestro este, estimando una distancia de 220 leguas. Por la tarde mucho viento del SE, y lluvia que se acrecentó convirtiéndose en una gran tormenta, de modo que nos vimos obligados a levantar nuestras velas, e intentar seguir nuestro rumbo principal hacia el oeste. A las 10 de la noche vino un diluvio del WSW, y continuamos de nuevo hacia el este, rumbo SE.

29. Viento del WSW, navegando rumbo ESE, con mucho viento. A mediodía observé y encontré la altura del polo en 61°13'.

30. Viento del sur en dirección SE. Con mucho viento y lluvia navegamos rumbo ENE, y a mediodía sufrimos una fuerte tormenta del este, navegando sin vela. De noche vino del NW, y del oeste, con un viento muy intenso y lluvia, siendo Dios nuestro único refugio.

31. El viento del oeste, y a las 4 de la mañana zarpamos rumbo ExS y ESE, con mucho viento y aguaceros, y así estuvo todo el día.

1 de septiembre. Mucho viento del SW, navegamos al ExS, y a mediodía observamos el sol, hallando que la altura del polo en 60°25'. Por la tarde tuvimos poco viento, con algunos chubascos de una lluvia que venía del sur.

2. Con viento variable, en su mayor parte del sur, navegamos rumbo ESE y hacia la noche viento suave y escaso. Observamos el sol y encontramos la altura del polo en 60°9'.

3. Con el viento del NNE navegamos al este, y a las 8 de la mañana vino mucho viento del norte, lo que aminoró la navegación. Por la tarde se convirtió en una tormenta impetuosa, de modo que navegamos con nuestra vela mayor, y a las siete de la noche la recogimos. Nuestro barco almirante también recogió su vela mayor, y las puso ambas en espera, y en toda la noche no nos distinguimos el uno al otro, en medio de una gran tempestad.

4. La tempestad continuaba, y navegábamos con viento del NNW, habiendo perdido de vista a nuestro barco almirante, separados por la tormenta. Nos dio un poco de pena, pero viendo que no podíamos evitarlo, al ser obra de Dios, nos resig-

namos y esforzamos para llegar a nuestro país tan pronto como pudiéramos, Dios mediante. Teníamos las *Shetland* a 65 leguas al este. El viento amainó a las nueve de la noche, y zarpamos con la vela mayor y trinquete, navegando al NE y al este, con el viento del NW.

5. Navegamos en medio de chubascos y viento propicio del NNW rumbo ENE. Este día no avistamos el barco almirante, creyendo no volver a verlo hasta llegar a Inglaterra, esperando en Dios un encuentro feliz. Por la tarde poco viento, y a veces calma. Sondeamos con nuestro hilo y plomo, y utilizamos cien brazas de hilo antes de tocar tierra.

6. Al observar el sol encontramos la altura del polo en 59º 30'.

7. Con viento del SE y buen tiempo, navegamos rumbo ENE, a veces hacia el NExE. A mediodía vimos un barco que se dirigía directamente hacia nosotros, y habríamos platicado pero nos alejamos al creer que era un bribón engañoso, y no preparamos la artillería ni las piezas pequeñas. Al ver que lo rehuíamos, nos dejó y siguió su rumbo hacia el canal de *Saint George*, o hacia *Lewes*, o hacia alguna parte de Irlanda. Observamos que la altura del polo era de 60º7'. El viento venia del ESE, algunas veces del este, y navegamos rumbo NExN. A las cuatro de la tarde viramos, dirigiéndonos al sur rumbo SxE, a unas doce leguas de tierra.

8. Con viento del ENE navegamos rumbo SE. Este día avistamos *Foula* a las seis de la mañana, en dirección ExN a cinco leguas de distancia, y continuamos al SE. A las dos de la tarde avistamos la isla *Fair*, en dirección este. Estas dos islas fueron de las que nos apartamos cuando navegamos hacia Groenlan-

dia. Calma por la noche, y con lluvia nos dirigimos rumbo SSE.

9. Tiempo denso y tranquilo, a las cuatro de la mañana viento en dirección SSW, navegando la mayor parte rumbo WSW, con buen tiempo, y por la tarde viento del sur.

10. Con viento suave del sur navegamos rumbo ESE y al este, a veces calma y con aguaceros, pero hacia mediodía viento del NNW navegando rumbo SxE.

11. Navegamos hacia el sur con viento del NNW, y a las cuatro de la mañana divisamos una vela que se paró en tierra. Con buen tiempo y poco viento observamos el sol y encontramos la altura del polo en 57°13'.

12. Este día navegamos con viento del sur rumbo WSW, y a las cuatro de la mañana avistamos la costa de Escocia, a unas cinco leguas. Costeamos, estando a una legua de la bahía de *Saint Andrews,* y a las dos de la tarde viramos hacia el mar. Ese día hablamos con un escocés que nos dijo que el puerto en el que entramos era el de *Saint Andrews*. Avistamos muchos barcos pequeños, algunos navegando hacia el norte y otros hacia el sur, y estábamos a unas nueve leguas al norte del *Forth* escocés.

13. Este día, domingo, con viento del SSE y un tiempo un poco lluvioso, navegamos hacia tierra rumbo SW. A las cinco de la mañana avistamos tierra, accesible el *Forth* escocés y a la vista *Bass Rock* y *May*, dos islas situadas en la desembocadura del río del *Forth,* y a mediodía avistamos *Saint Abb's Head*, al lado sur del *Forth*. Este día a las cuatro de la tarde el viento vino del SW, soplando muy fuerte, de modo que guardamos nuestras velas gavia y de abanico y por la noche nave-

gamos con la mayor, y el viento aumentó hasta convertirse en una fuerte tormenta.

14. Toda la noche de este día con mucho viento del oeste, sin embargo a las 4 de la mañana zarpamos con la vela de proa avistando las colinas *Cheviot* sobre *Berwick*, a nuestro oeste. A mediodía vimos el castillo de *Tynemouth*. A las 6 de la noche estábamos a dos leguas de *Hunclife*, costeando al SE, con el viento de NW.

15. Navegamos rumbo SE con mucho viento del NW, y a las diez del mediodía encontramos un escollo, de modo que nos dirigimos al sur, hacia tierra firme, y a las tres de la tarde avistamos el lugar llamado *Shield* o *Cromer*, costeando al SSE. A las ocho llegamos a *Yarmouth Roads* y anclamos.

16. Con viento del oeste levamos el ancla y zarpamos, pasamos por *Stanford*,[83] y al terminar la marea hacia *Orfordness*.

17. Este día, con viento del WxS rodeamos el *Ness*. Hablamos con nuestros vecinos, William Robinson, comandante del *Frances*, y William Hallay, comandante de un barco llamado *Christopher*.

18. Este día, viernes, con viento del oeste rodeamos los *Spits*[84] en compañía de *Carviels* y *Hollander* en dirección este. Anclamos después de la marea, habiendo visto la baliza de *Red-sand*.[85]

19. Este día, sábado, con viento del este navegamos río *Támesis* arriba y anclamos frente a Londres, en la laguna de *St. Katharine*, con nuestra bandera y colores tendidos hacia aba-

[83] NE. Un paso en la costa de *Norfolk*, entre *Corton Sand* y *Lowestoft*.
[84] NE. Un paso estrecho entre *Buxey* y *Gunfleet Sands*.
[85] NE. Cerca de *Bore* y apartado de la isla de *Sheppey*.

jo, como testimonio y señal de la muerte del señor Hall, nuestro general, y dando gracias a nuestro buen Dios por haber llegado sanos y salvos a nuestra patria, porque nos había librado de la crueldad de los salvajes, de los peligros de las rocas ciegas de esta tierra desconocida, y del frío exagerado de este desierto yermo donde hay inmensas montañas sin bosques, valles sin maíz ni pasto, y el mar con poca reserva de peces, sin embargo, la nieve y el hielo abundan en el mar y en la tierra.[86]

[86] El otro barco, *Heart's Ease,* desembarcó en *Hull*.

# Thomas Button

1612-1613

El año 1612, bajo el impulso real, y contando con los recursos económicos de los *Merchants Discoverers of the North-West Passage*, el capitán inglés Thomas Button, reputado «of being not only well skilled in the knowledge of sea affairs, but in other respects a talented man», se lanzará al océano con dos barcos a su mando, el almirante *Resolution*, con Robert Nelson de capitán y William Gibbon de piloto, y el vicealmirante *Discovery*, con el capitán John Ingram y el piloto Robert Bylot. También se unen a ellos, el capitán William Hawkridge, y Abacuck Prickett. Un viaje que reúne a tres navegantes que en los años siguientes continuaran intentando descubrir el paso, Gibbon (1614), Bylot (1615), Hawkridge (1619).

El príncipe Henry de Gales, a cuyo servicio estaba Button, autoriza el viaje, y en unas páginas escritas sin duda por sus geógrafos, señala de manera exacta lo que se espera de la navegación que va a emprender. Ha de contar con los descubrimientos de Hudson del año anterior, porque considera ya conocido el trayecto del estrecho de *Hudson* hasta las islas *Diggs*, *Nottingham* y *Salisbury*, al paso de los promontorios *King James* y *Queen Anne's*, a los que Hudson dio nombre. Y establece a Button que, a la altura de la isla *Diggs* tendrá que recordar «que su objetivo es el oeste [...] y pueda estar seguro que el paso es ese camino.»

Una noticia de la crónica de Hudson está en el origen de esta expedición, cuando señala que navegando en el entorno

de la isla *Diggs*, a la entrada de la bahía, su barco había sido espoleado por una gran corriente originada en el oeste, lo que despertó grandes esperanzas de hallar el Paso del Noroeste en aquella dirección, la costa occidental inexplorada de la bahía, creyendo que la corriente provenía del Pacífico. Quizás por esto entre la tripulación se encontraban Prickett y Bylot, que habían pertenecido a la tripulación de Hudson en aquel lúgubre viaje.

Es el día 14 de abril cuando emprenden, desde el puerto de *Gravesend*, «the dangerous voyage of the Nordwest Passage», una travesía de dieciocho meses de la que regresan a mediados de septiembre de 1613. No se conoce la crónica original del viaje, Luke Foxe, en la introducción de la narración de su propio viaje, señala, «Con respecto a este viaje, no se puede esperar mucho de mí, ya que no he encontrado ninguno de los diarios del mismo [...] y por lo tanto sólo puedo comunicar lo que he recibido de Abacuck Prickett, que estaba en el mismo viaje, y de otros por parentesco, y de Sir Thomas Roe en la última parte de un diario de este viaje.» El texto que establece Foxe es confuso, al proceder de diferentes orígenes. La información de Prickett se extiende hasta invernar en el puerto *Nelson*, y comparte datos con William Hawkridge desde la entrada en la bahía de *Hudson* hasta el puerto *Nelson*. También aporta lo que le contó Thomas Roe extractado del diario de Button, que describe el trayecto que emprenden el 15 julio, después de invernar, hasta llegar a la isla *Diggs* en agosto, y al final incorpora algunos datos de Prickett.

## EL VIAJE DE THOMAS BUTTON CON DOS BARCOS, EL ALMIRANTE *RESOLUTION*, Y EL VICEALMIRANTE *DISCOVERY*, TRIPULADOS Y CON VÍVERES PARA DIECIOCHO MESES. 1612

*Gravesend*, Inglaterra, puerto del río Támesis, 14 de abril de 1612, parten dos barcos en busca de lo desconocido, otra vez hacia lo desconocido, norte polar que el comandante Thomas Button quiere atravesar. Va a recorrer el Atlántico, lejos el cabo *Farewell*, Groenlandia avistada, y llega al estrecho de *Hudson*, y antes una isla a la que nombra como su barco, *Resolution*, y las *Savage,* bajo lo que Frobisher llamó *Meta Incógnita*. En la ingreso de la enorme bahía cuatro islas, *Mill*, *Salisbury*, *Nottingham*, y la de *Diggs*, en 62º40', que habitarán ocho días, para ajustes y ensamblar la pinaza.

«Mientras sus hombres se dirigían a matar palomas, de las que hay tal cantidad que en poco tiempo podrían haber cargado su bote, los salvajes les asaltaron con dos canoas, y en número de 70 u 80 hombres se abalanzaron sobre ellos, hasta que de un tiro de mosquete mataron a uno e hirieron a otros, que se retiraron muy asombrados con el estampido y el resultado del mosquete. Pero al regresar a tierra con la pinaza a buscar agua dulce los salvajes emboscados entre las rocas mataron a cinco hombres, y solo uno escapó nadando.»

Henry Hudson el año anterior fue el primero que se adentró en la bahía que lleva su nombre, desde la isla *Diggs* navegó a lo largo de la costa este hasta el extremo sur. Pero ahora Button, siguiendo las órdenes reales, la cruza hacia la costa oeste, y en el trayecto descubre *Carey's Swan's Nest,* en 62º 10', una bahía al sur de la isla *Coats*, y *Hope's Checked,* en 60º

40', en tierra firme. El 13 de agosto, a causa de las tormentas se ve obligado a dirigirse al sur costeando, y a refugiarse en la desembocadura del río que llamará *Nelson*, en 57°10', un puerto natural que toma el nombre de Robert Nelson, capitán del *Resolution*, muerto en este lugar. Nombra el territorio recorrido bahía de *Button*, siendo entonces la bahía de *Hudson* la parte sur. Años después Jens Munk ya habla de la bahía de *Hudson* como una unidad.

En el puerto *Nelson* soportan un invierno severo, alimentándose de ciervos, pájaros y peces, y mueren de frio algunos hombres. Empieza el deshielo a inicios de abril del año 1613, pero los barcos aun tardarán dos meses en poder navegar. Costearan rumbo norte, pero las noticias y latitudes aportadas por Foxe del trayecto que sigue carecen de precisión. En julio da nombre a algunos lugares en la actual costa de *Nunavut*, *Hope's Advance* [61°05'], *Ut Ultra* en 62°42', y el 4 de agosto alcanza la máxima latitud, en el estrecho de *Roe's*, 65°40'. De regreso, cruza por el sur la isla de *Southampton*, descubre la isla de *Mansel* o *Mansfield*, sigue por las islas *Salisbury* y *Nottingham*, el 19 de agosto llega a la isla *Diggs,* y emprende la navegación hacia Inglaterra, donde llega a mediados de septiembre.

Luke Foxe al final de su crónica escribe un sucinto resumen, «llegó a la ensenada del *Mare Hyperborum*, entre las islas descubiertas por primera vez y llamadas cabo *Chidley* por el capitán Davis, y la parte norte de América, llamada por los españoles, que nunca la vieron, cabo *Labrador*, que se encuentra al noreste de América. Había discrepancia, porque algunos sostenían, contra otros, que esas islas eran la isla *Resolution* [...] pero al final resultó ser un nuevo estrecho, y muy

recto por cierto, que resolvió todas las dudas [...]. De regreso a casa no encontró hielo hasta llegar a *Fretum Hudson*, y allí muy poco.»

Descartado el oeste de la bahía, quedó abierta la posibilidad de hallar el paso en dirección norte. Button cree que es el rumbo que han de seguir los que regresen a buscar el Paso del Noroeste, a causa de las corrientes descubiertas en este entorno. Años después, lo intentará el capitán Luke Foxe, penetrando en el que se llamaría canal de Foxe, donde encuentra grandes cantidades de hielo y ningún rastro de un paso posible.

# William Gibbon
1614

El regreso de Button animó a los que creían que el Paso del Noroeste se podría hallar en algún punto de la bahía *Hudson*, y se organizó una nueva expedición, esta vez dirigida por el capitán William Gibbon, y fletada por la *Company of the Merchants Discoverers of the North-West Passage,* con la asistencia de la *East India Company*. En la travesía también participó Robert Bylot, que sería capitán en otra expedición el año siguiente. Partieron de Inglaterra en marzo de 1614, y los pocos datos conocidos de este viaje corresponden al capitán Luke Foxe, que los obtuvo de primera mano, pero son muy escuetos.

«Sobre el viaje de doce meses del capitán Gibbon, el año 1614, con un barco llamado *Discovery*, poco se puede escribir al respecto, porque se situó, impulsado por el hielo, en la embocadura del estrecho *Hudson,* y el hielo lo derivó a una bahía que su compañía llamó *Gibbon's Hole*, en la latitud de 58½,º en la parte noroeste de América, donde permaneció diez semanas en medio del peligro del hielo, al haber sido dañado y no poder escapar, y pasado un tiempo se vio obligado a regresar». Parece que el lugar en el que barco se refugió, *Gibbon's Hole*, puede ser la bahía de *Nain*, en la costa de *Labrador*.

# Robert Bylot

1615-1616

El navegante inglés Robert Bylot participó en cinco viajes al Ártico con la intención de descubrir el Paso del Noroeste. Como piloto, en el viaje final de Henry Hudson (1610-1611), en los de Thomas Button (1612-13) y William Gibbons (1614), y como comandante en dos expediciones.

## EL VIAJE DE ROBERT BYLOT, ESTABLECIDO POR DUDLEY DIGGS, EL SEÑOR JOHN WOLSTENHOLME Y ALDERMAN JONES, 1615, EN EL *DISCOVERY*, DE 55 TONELADAS DE CARGA. ESCRITO POR WILLIAM BAFFIN.

La *Muscovy Company,* «beinge not theare with discouraged», escogió al capitán Robert Bylot para dirigir una nueva expedición con el barco *Discovery* de 55 toneladas, y William Baffin como piloto. El barco parte del puerto de *Blackwall* el 17 de marzo del año 1615 y el día 26 anclan en la isla *Scilly*. Avistan Groenlandia; el 6 de mayo cruzan a quince leguas del cabo *Farewell*; el primero de junio se adentran en los estrechos de *Hudson* y fondean en el lado oeste de la isla *Resolution*; el día 8 anclan en las islas *Savage* [62º30'], así llamadas porque es aquí donde entran en contacto con los nativos, y en medio de recelos mutuos intercambian a distancia objetos y alimentos.

El día 2 de julio llegan a una isla pequeña que llaman *Mill* [64º48']; el día 15 se sitúan a seis leguas al norte del cabo

*Comfort* [65º02'], la tierra más lejana que avistaron, donde «the further we proceeded the more ice». No pueden avanzar a causa del hielo, en los que llaman *frozen strait*, entre la isla de *Baffin* y la de *Southampton*, y creen que no era una ruta practicable, que por aquí no era posible avanzar y encontrar el paso buscado. Años después Foxe también lo intentará, y aunque progresa algo más el hielo también lo detiene. Comenta Bylot que para proseguir el viaje, «theare we shoulde find occation, and theare our hope of passadge was voyde, and the weather proove fayre, we might soon com back to this place agayne.» En dirección sur, el día 17 anclan en la isla *Nottingham,* el 29 en la isla *Diggs,* el 3 de agosto entre unas islas a treinta leguas de *Resolution,* y el día 7 de septiembre en el estrecho de *Plymouth*, final del viaje, «without tle loss of one man».

## LOS DIARIOS DEL VIAJE ESTABLECIDO Y A CARGO DEL VENERABLE CABALLERO THOMAS SMITH, EL CABALLERO DUDLEY DIGGS, EL *SQUIRE* SEÑOR JOHN WOLSTENHOLME, Y EL SEÑOR ALDERMAN JONES, CON OTROS, EN EL *DISCOVERY*, EL SEÑOR ROBERT BYLOT COMO COMANDANTE Y WILLIAM BAFFIN COMO PILOTO. 1616.[87]

El año 1616 la Muscovy Company escogió de nuevo al capitán Robert Bylot para dirigir otra expedición con el barco *Discovery*, una tripulación de setenta personas, y también con William Baffin de piloto. Este viaje ha pasado a la historia de la navegación por ser la primera vez que se circunvaló y cartografió la bahía ahora llamada de Baffin. A los estrechos descubiertos, en la parte norte de la bahía, les dio el nombre de algunos de los factores del viaje James *Lancaster* [74º], Thomas *Smith* [77º], Alderman *Jones* [75º], también el cabo Dudley *Diggs* [76º], y cercano, el estrecho John *Wolstenholme*. Como hito, llegó por vez primera a los 77º30', una latitud a la que nadie regresaría en dos siglos.

«En el Nombre de Dios, Amén. Al estar, el día 26 de marzo, el barco antes mencionado completamente listo, y con diecisiete personas a bordo, zarpamos de *Gravesend*, con un tiempo muy bueno, que continuó hasta el 2 de abril. En aquel momento estábamos frente a *Portland*, donde a causa del viento del oeste y el mal tiempo nos mantuvimos en el mar hasta el día 4, y después, al no poder llegar a *Plymouth* nos dirigimos

[87] Sigo la crónica del viaje escrita por William Baffin, editada por Samuel Purchas en 1625. En la bibliografía constan otras versiones.

a *Dartmouth*, donde a causa del mal tiempo y el viento del oeste nos detuvimos once días.

El día 15 de abril dejamos *Dartmouth*, pero al día siguiente nos vimos forzados a entrar en *Plymouth*. El día 19 zarpamos, y la mañana del 20, con viento favorable, cruzamos entre *Land's End* y *Scilly*. Continuamos nuestro rumbo, y como en la breve Tabla o Diario se anotan todos los detalles, de mediodía a mediodía, aquí no necesito repetirlos de manera tediosa. No sucedió nada digno de mención, solo que tuvimos una buena travesía, y que la primera tierra que divisamos estaba en el estrecho de *Davis*, en la costa de Groenlandia y en la latitud de 65°20'. La mañana del 14 de mayo, se hacercaron seis pescadores nativos a los que dimos pequeños pedazos de hierro, nos acompañaros muy alegres, suponiendo que teníamos la intención de fondear, pero cuando vieron que nos alejábamos de la costa, nos siguieron un tiempo, y luego se fueron, a nuestro parecer, descontentos. Proseguimos nuestro viaje reacios todavía a fondear, y aunque el viento era contrario continuamos navegando hacia el norte, hasta llegar a 70°20', y anclamos en un buen estrecho, cerca del lugar que el capitán Davis llamó *London Coast*.

La noche del 20 de mayo la gente que merodeaba huyó en sus botes, subieron a unas rocas desde donde nos examinaban y conversaban, después de esta noche no los vimos más, pero dejaron muchos perros corriendo de un lado a otro en la isla. Nos quedamos dos días en este lugar, y tomamos agua fresca y otras cosas necesarias. El lugar nos disgustaba un poco, porque las mareas son tan pequeñas que no se elevan más de ocho o nueve pies, y no mantienen un rumbo cierto, y el mo-

mento más cercano del cambio de la pleamar era a las nueve y cuarto, con el flujo que viene del sur.

El día 22 zarpamos con sol del norte, y navegamos aún en esta dirección con el viento en contra, deteniéndonos de vez en cuando. La tarde del día 26 encontramos una ballena muerta con todas sus aletas, como a veinte y seis leguas de la costa. Por la noche, con el barco, ágilmente, usando los mejores métodos, y con mucho trabajo, conseguimos ciento sesenta. A la mañana siguiente el mar subió mucho, se levantó el viento, la ballena se desprendió y nos vimos obligados a dejarla y zarpar. No habíamos recorrido más de tres o cuatro leguas hacia el noroeste cuando tocamos al hielo, entonces viramos y nos detuvimos en la orilla, y sobrevino una fuerte tormenta. El día 30 por la tarde llegamos a *Hope Sanderson*, el lugar más lejano en el que había estado el capitán Davis, entre 72° y 73°. Con el sol del norte, esa tarde nos acercamos a una gran cantidad de hielo donde nos adentramos, navegando todo el día siguiente para atravesarlo.

El primero de junio despejados del hielo, y no lejos de la costa, con el viento soplando muy fuerte del norte noreste, navegamos entre algunas islas, y los nativos al vernos huyeron a toda prisa, abandonando sus tiendas, y sobre una roca pequeña escondieron a dos jóvenes o mujeres. Como nuestro barco navegaba no muy lejos los observamos, y el capitán, con otros de nuestra compañía, se dirigió con la barca a la isla cercana, donde tenían sus tiendas. Al llegar encontramos dos viejas, una muy vieja, que estimamos poco menos de ochenta años, la otra no tan vieja. La siguiente vez que desembarcamos había otra mujer con un niño a sus espaldas, que se había escondido entre las rocas, hasta que otra le dijo como

las habíamos tratado, dándoles piezas de hierro y cosas por el estilo, que tienen en gran estima. A cambio nos dieron pieles de focas, y no tienen otras riquezas, salvo focas muertas y grasa de focas, parte de la grasa de las focas la cargamos a bordo. Las pobres mujeres se esforzaron mucho en trasladarla a la costa para colocarla en nuestro baúl, haciéndonos saber que los hombres estaban en tierra, en otra isla pequeña, algo más al este. Por señas les indicamos que queríamos enseñarles nuestro barco y llevarlas donde estaban los hombres. Las cuatro más jóvenes entraron en nuestro bote, y al estar a bordo se asombraron mucho al ver nuestro barco y nuestros muebles. Les dimos nuestra carne, que probaron pero no quisieron comer. A dos las llevamos a la isla donde suponían que estaban los hombres, y las otras dos regresaron a sus tiendas. Las que fueron a buscar a los hombres se acercaron con el barco todo lo que pudieron pero no los encontraron, y por la tarde las reunimos con las otras.

Este lugar lo llamamos islas *Womens*, y está en la latitud de 72°45'. Aquí la corriente viene del sur, y durante las mareas el agua sube seis o siete pies, y con la luna al sur sureste llega a la máxima altura. Los habitantes son muy pobres, viven principalmente de la carne seca de las focas, que comen cruda, visten con pieles de las que hacen cubiertas para sus tiendas y barcas, que cubren muy bien. La vestimenta de las mujeres es muy diferente de la de los hombres, y cuando son jóvenes se marcan la cara con algunos trazos o líneas negras, raspándose la piel un instrumento afilado, y la pintan de color negro, para que de ninguna manera se descomponga.

En cuanto a su religión, poco puedo decir, sólo que tienen una especie de culto o adoración al sol, al que continuamente

señalan, golpeando su pecho con la mano y gritando *yliout*. Entierran a sus muertos en la ladera de los montes donde viven, que suele ser en islas pequeñas, con un montón de piedras encima, pero no tan cerca como para poder ver el cuerpo muerto, y el aire es tan virulento que les aparta de tanto olor apestoso. También he visto que entierran sus perros de la misma manera.

El día 4 partimos con muy buen tiempo, aunque el viento era contrario, y navegamos de un lado a otro entre el hielo y la tierra firme, situados en una especie de canal de siete u ocho leguas de ancho. El día 9, situados en la latitud de 74°4', invadidos de hielo y cerca de tres islas pequeñas, a ocho millas de la costa, llegamos a fondear cerca de una de ellas. Estas islas solían ser frecuentadas por los nativos en la última parte del año, según parecía por las casas y lugares donde habían situado las tiendas, pero este año aún no habían venido. Aquí, las mareas son muy pequeñas, especialmente el flujo, que se eleva no más de cinco o seis pies, sin embargo, el reflujo circula con una corriente regular, causado, en mi opinión, por la gran abundancia de nieve que se derrite de la tierra durante toda esta parte del año.

El día 10 partimos, y nos detuvimos a causa de la gran cantidad de hielo del oeste, intentando ver si podíamos avanzar por la costa. Pero este intento pronto fracasó, porque cuanto más hielo atravesábamos, más grueso era, hasta que no pudimos encontrar ningún lugar para avanzar con el barco. Viendo que no conseguíamos proseguir decidimos quedarnos en la orilla algunos días, hasta el momento en que el hielo hubiera aminorado o desaparecido, al ver que se disipaba muy rápido. Tomamos esta resolución y llegamos a fondear entre

muchas islas, en la latitud de 73°45' la noche del día 12. Continuamos aquí dos días, sin ninguna señal de los nativos, hasta que la mañana del día 15, como a la una, vinieron cuarenta y dos en sus botes o canoas, y nos dieron pieles de foca y muchos pedazos de hueso o cuerno de unicornio marino, y nos mostraron algunos pedazos de dientes de morsa, señalando que hacia el norte habían muchos. A cambio les dimos pequeños pedazos de hierro, cuentas de vidrio y cosas por el estilo. Regresaron en varias ocasiones y cada vez nos traían las mercancías mencionadas, por eso llamamos a este lugar estrecho *Horne*.

Aquí estuvimos seis días, y el 18 por la noche nos hicimos a la vela, aunque con muy poco viento, dirigiéndonos lo mejor que pudimos rumbo norte, aunque el viento había sido contrario la mayor parte de este mes. Nos extrañó ver que el hielo se disipaba tan rápidamente, porque ahora podríamos llegar a las tres islas antes nombradas. Nos alejamos hacia el oeste casi veinte leguas, sin dejar el hielo hasta que estuvimos más al norte, como a 74°30', y navegamos entre mucho hielo esparcido, y todos los días encontramos bastante en nuestro camino, aunque nada digno de mención, pero vimos muchos peces con largos cuernos, que llamamos unicornios marinos. Sería superfluo, o innecesario, escribir en detalle sobre el clima, al ser tan variable, pocos días sin nieve, y a menudo demasiado helado. En el solsticio de verano las velas y los cables del mástil estaban tan congelados que apenas los podíamos manejar, pero el frío no era demasiado extremo y se podía soportar.

El primero de julio salimos a mar abierto, en la latitud de 75°40', lo que avivó de nuevo nuestra esperanza de encontrar

el paso, y como el viento era contrario, nos detuvimos a veinte leguas de la playa, antes de encontrarnos con el hielo. Reanudamos la navegación, y cuando estuvimos cerca de tierra firme echamos el ancla para ver la dirección de la marea, pero encontramos poco alivio. Poco después vino viento del sudeste soplando muy fuerte, con mal tiempo, denso y neblinoso, y el día 2 por la noche nos hicimos a la vela navegando cerca de tierra firme.

A la mañana siguiente pasamos por un cabo elevado, o promontorio, al que llamamos cabo *Sir Dudley Diggs*, en la latitud de 76°35', y tiene una pequeña isla cercana. El viento aumentaba y pasamos por un hermoso estrecho a doce leguas del cabo anterior, con dos entradas rodeando una isla situada en el centro.[88] Aquí fondeamos, y no habían pasado más de dos horas que nuestro barco fue propulsado, y aunque teníamos dos anclas en el suelo nos vimos obligados a navegar y avanzar. Este estrecho lo llamamos *Wostenholme,* tiene muchas ensenadas o estrechos más pequeños, y es un lugar apto para capturar ballenas.

El día 4, a la una de la madrugada la tormenta comenzó de nuevo del WxS, tan enérgica que nos voló la proa, y al no ser capaces de navegar estuvimos a la deriva hasta cerca de las ocho, luego aclaró un poco, y nos vimos metidos en un gran estrecho. Nos hicimos a la vela y nos situamos en el lado sudeste, en una pequeña caleta o bahía, donde echamos el ancla, y la perdimos con cable y todo. Desde la altura de las colinas el viento soplaba tan fuerte que no pudimos encontrar un lugar para anclar, y nos vimos obligados a ir de un lado a otro

[88] NE. La isla Saunders.

del estrecho, con el fondo completamente congelado. Hacia las dos de la tarde empezó a hacer menos viento, y entonces avanzamos.

En este estrecho vimos gran cantidad de ballenas, por eso lo llamamos estrecho *Whale*, que se encuentra en la latitud de 77º 30', y sin duda si hubiésemos estado equipados para matarlas, habríamos cazado muchísimas. Durante todo el día 5 hizo muy buen tiempo, y nos mantuvimos cercanos a tierra hasta las ocho de la tarde, cuando llegamos a un gran banco de hielo, que estaba respaldado por la tierra firme, y al verlo decidimos retrocede unas ocho leguas, a una isla que llamamos *Hakluyt*, que se encuentra entre dos grandes estrechos, el *Whale* y el de *Sir Thomas Smith*, este último situado al norte en 78º, y es admirable en un aspecto, porque aquí se encuentra la mayor variación de la brújula de cualquier parte del mundo conocido, porque por diversas observaciones buenas encontré que tenía más de cinco puntos o 56º de variación en dirección oeste, de modo que en el NExE, está el norte verdadero.

Este estrecho también parece ser bueno para la caza de ballenas, siendo el más grande de toda la bahía. La razón por la que pensamos en detenernos en esta isla fue para ver si podíamos encontrar aletas o algo similar en la orilla. Esta noche fondeamos, pero el tiempo era tan malo que nuestro bote no pudo desembarcar. Al día siguiente nos vimos obligados a navegar porque el mar estaba muy alto y el viento soplaba hacia la parte exterior. Pasamos dos días sin poder encontrar un buen lugar para fondear, y el día 8 aclaró, vimos un grupo de islas alejadas de la costa unas doce o trece leguas, y pensamos dirigirnos hacia allí para ver si podríamos fondear, pero al en-

contrarnos cerca el viento nos detuvo, y como no queríamos perder más tiempo aprovechamos la circunstancia del viento y abandonamos la búsqueda de estas islas, que llamamos islas *Cary's* [76°43'], y todos los estrechos e islas el mapa los describe de manera exacta.

Nos detuvimos al oeste, en un mar abierto, con un fuerte vendaval que continuó todo el día siguiente, y se alargó hasta el día 10 a la una o las dos de la madrugada. Se calmó y se formó mucha niebla, y estábamos cerca de tierra firme, en la entrada del agradable estrecho que llamamos *Alderman Jones* [75°56']. Esta tarde, clara y agradable, mientras navegábamos enviamos el bote a la orilla, pero al llegar en seguida comenzó a soplar el viento. Regresaron diciendo que vieron muchas morsas junto a la playa, entre los hielos, y aunque se alejaron no vieron señal de gente, ni ningún buen lugar para fondear. Después, navegamos por la costa con un vendaval suave rumbo ENE, tendiendo al sur, en lo que comenzó a revelarse como una bahía.

El día 12 estábamos en la entrada de otro gran estrecho, situado en la latitud de 74°20', y lo llamamos estrecho de *Sir James Lancaster*. Aquí nuestra esperanza de encontrar el paso comenzó a ser menor cada día. Desde este estrecho hacia el sur encontramos un saliente de hielo entre la costa y nosotros. Despejado en dirección al mar, nos mantuvimos cerca de este saliente de hielo hasta el día 14 por la tarde, estando en la latitud de 71°16' y viendo claramente la tierra firme al sur, en los 70°30'.

Con tanto hielo a nuestro alrededor nos vimos obligados a situarnos más hacia el este, suponiendo que pronto despejaría, y nos mantuvimos en el lado opuesto al hielo hasta llegar

a los 70°, y nos volvimos a detener. Pero todo resultó completamente contrario a nuestras expectativas, porque nos vimos obligados a recorrer más de sesenta leguas en medio de gran cantidad de hielo, y muchas veces a tanta velocidad que no podíamos ir a ningún lugar, aunque mantuvimos el rumbo al este. Y cuando llegamos a mar abierto nos situamos tan cerca del hielo que muchas veces tuvimos gran trabajo para separarnos, y no pudimos acercarnos a tierra firme hasta llegar a los 68°, cuando avistamos la costa pero no la pudimos alcanzar por la gran abundancia de hielo a lo largo de unas ocho o nueve leguas. Esto fue el 24 de julio, y luego estuvimos tres días más para ver si podíamos fondear para hacer pruebas de las mareas, pero el hielo nos arrastró a la latitud de 65°40'. Entonces dejamos de buscar la costa oeste, porque estábamos en la corriente de las islas *Cumberland*, y era incierta y escasa la posibilidad de encontrar el paso.

Ahora que habíamos puesto fin a nuestro descubrimiento, y que había transcurrido demasiado tiempo para ir al fondo de la bahía en busca de aletas de ballena, decidimos dirigirnos a la costa de Groenlandia para ver si podíamos conseguir algo de refrigerio para nuestros hombres. El contramaestre Hubert y otros dos, que habían permanecido en sus compartimientos más de ocho días (además de nuestro cocinero Richard Waynam, que murió el día anterior, el 26 de julio), y otros de nuestra compañía, estaban tan débiles que solo podían hacer trabajos fáciles. Así que a las seis de la tarde del día 28, con el viento a favor, llegamos a fondear en la latitud de 65°45', en un lugar llamado estrecho *Caukin*.

Al día siguiente, desembarcamos en una isla pequeña y encontramos gran abundancia de la hierba llamada escorbuto,[89] que hervimos en cerveza, y la bebimos, usándola también en ensaladas, con alazana y orpen,[90] que aquí crece en abundancia. Gracias a esto, y a la bendición de Dios, a lo largo de ocho o nueve días todos nuestros hombres recuperaron la salud, y así continuaron hasta nuestra llegada a Inglaterra. En este lugar navegamos tres días antes que se nos acercara algún nativo. El primero de agosto fueron seis los que en sus canoas nos trajeron pedazos de salmón y cosas parecidas, que fueron de gran alimento para nuestra gente. Al día siguiente regresaron los mismos seis, pero después no los volvimos a ver hasta el sexto día, cuando habíamos levado anclas y casi abandonado el puerto. Los mismos seis y otro más nos trajeron las mismas mercancías, y les dimos cuentas de vidrio, fichas y piezas pequeñas de hierro, que estiman tanto como nosotros los cristianos el oro y la plata.

En este estrecho es muy digno de admirar las grandes extensiones de salmones que vimos nadando de un lado a otro. Aquí el agua fluye alrededor de dieciocho pies, y está en su punto más alto el día del cambio a las siete en punto. Es un muy buen puerto, y fácil de conocer, con tres altos cerros redondos como pirámides cerca de la embocadura, y el del medio es más bajo, y en toda esta costa se hallan muchos puertos

[89] La hierba del escorbuto, Cochlearia, de hojas carnosas, crece cerca del mar, es rica en vitamina C y la consumían los marineros para prevenir la enfermedad que lleva su nombre.

[90] Planta de la familia de las crasuláceas.

buenos, por razón de la gran cantidad de islas apartadas del continente.

A las tres de la tarde del día 6 de agosto, ya alejados de este lugar con viento del NNW y buen tiempo, el Señor nos proporcionó un viaje rápido y bueno en dirección a casa, tanto como se podía desear, y al cabo de diecinueve días, el 25 vimos tierra en la costa de Irlanda. A medianoche del 27 estábamos a dos leguas de *Scilly*, y la mañana del día 30 anclamos en *Dover*, por lo que agradecimos al Señor esta y todas sus bendiciones.»

# William Hawkridge

1619

El año 1619 –aunque la fecha no es segura–, el capitán inglés William Hawkridge realizó un «voyage to discover the North-west Passage under the auspices of Sir John Wostenholme and the *East India Company*». El capitán Luke Foxe es autor de la única crónica conocida de este viaje, que parece emprendió el mes junio con un barco llamado *Lions Whelp*, y una pinaza. Selecciono algunos de los datos de posición de más interés, aunque todo el texto es muy confuso.

«Se dirigió al oeste, y el 29 de junio se encontró rodeado de tierra firme, y creyó estar en el gran canal o ensenada de *Lumley* [...] observó su astrolabio y estaba en 62º25', y como tubo niebla durante seis días no lo pudo observar antes [...] pasó por la isla *Resolution*, y el 8 de julio volvió a salir por el canal norte entre *Resolution* y el cabo *Elisabeth*.» En estos días se desplaza por el entorno de la entrada del estrecho de *Hudson,* donde se adentra a la búsqueda del Paso del Noroeste el 22 del mismo mes.

Aquí, «divisó tierra en la costa sur, cerca del cabo *Charles*, y una isla pequeña en dirección este, donde se detuvo en una bahía por agua, y ancló en un buen caladero de pesca, a 25 brazas, pero no capturó nada. Alrededor tenía tierra abierta, desde el NNW hasta el ExN, e islas en la latitud de 62º19' [...] encontró una marea que, teniendo en cuenta la situación y flujo, podía ser una evidencia considerable para probar un paso por esta ruta. En esta isla atrapó patos.»

El 11 de agosto se sitúa «en la latitud de 63º40', con tierra firme al sudoeste [...] se detuvo en las islas *Diggs*», y el día 16 termina la búsqueda infructuosa del paso, cuando al dirigirse hacia el norte lo obstaculiza tierra firme en los 65º, y «tomó el timón para Inglaterra, no por no tener la esperanza de encontrar un paso, aunque esto nunca lo diría.» De regreso señala las islas *Nottingham* y *Salisbury*, al norte de *Diggs*. El 7 de setiembre se encuentra cerca de la isla *Resolution*, y el día 8 en el estrecho *Davis,* en 59º25'. Y hasta aquí llega la información conocida.

# Jens Munk

1619-1620

Este hábil hombre de mar, que surcó tantos riesgos, nació el año 1579 en Noruega. Le encontramos navegando a Portugal, hacia Brasil, donde sobrevive a un ataque de piratas, hacia el mar de *Barents*, participa en combates a las órdenes del rey Cristián IV, y dirige una expedición de balleneros vascos a la isla *Spitsbergen*, entre otras aventuras y fracasos. Hasta que un día recibe el mandato del rey danés de aprestarse a una nueva misión para el éxito en lo que tantos fracasaron, el acariciado Paso del Noroeste. No lo localizó y su asombrosa expedición se convertirá en la más trágica de su tiempo.

El 9 de mayo de 1619 zarparon de Copenhague, bajo su dirección, los barcos *Enhiörningen* y *Lamprenen* con 64 marineros. Avistaron Groenlandia por el cabo *Farewell*, entraron en la bahía de *Hudson,* donde les retuvo el invierno hasta la primavera, en el que llamó puerto *Munk*, ahora puerto *Churchill*, pero el frío, la falta de alimentos y el escorbuto les diezmó, pereciendo 61 tripulantes. En una acción épica, los tres restantes, entre ellos Munk, consiguieron gobernar uno de los barcos y regresar a Bergen el 21 de septiembre de 1620. Munk murió el año 1628 por heridas de batalla, aunque circuló la noticia falsa que lo había atacado el rey. Cuatro años antes publica en Copenhague, la *Navigatio Septentrionalis,* crónica de su aventura, «la navegación, los estrechos, países conocidos y desconocidos, puertos, pasos, rumbos y direcciones, con todas las circunstancias, y todo lo que sucedió.»

*NAVIGATIO SEPTENTRIONALIS*

UN RELATO DEL VIAJE MÁS PELIGROSO REALIZADO POR EL FAMOSO CAPITÁN JENS MUNK, EN LOS AÑOS 1619 Y 1620, POR ORDEN ESPECIAL DE CRISTIAN IV, REY DE DINAMARCA, NORUEGA, ETC., AL ESTRECHO DE HUDSON, CON EL FIN DE DESCUBRIR UN PASO POR ESE LADO ENTRE GROENLANDIA Y AMÉRICA HASTA LAS INDIAS OCCIDENTALES.

*Anno Domini*, 1619. *Enhiörningen,* el elegante barco insignia, y la balandra *Lamprenen*, de acuerdo a las amables órdenes de Su Majestad, habían sido puestos a punto, preparados y dotados con tripulación, equipo, provisiones, munición y otros artículos necesarios para el viaje y expedición a la búsqueda del Paso del Noroeste. Yo, Jens Munk, en nombre de Dios, zarpé con dichos dos barcos desde Copenhague, en el estrecho, el 9 de mayo, y en el barco *Enhiörningen* había cuarenta y ocho personas, y en la balandra *Lamprenen*, dieciséis. Esperé hasta el domingo 16 de mayo a que soplara el viento, y luego navegué fuera del estrecho.[91]

El 18 de mayo, temprano por la mañana, aconteció, mientras navegábamos, que uno de mis hombres cuando andaba por la cubierta saltó de repente por la borda, a una distancia de unas dos brazas y hundió su cabeza bajo el agua, sin embargo parecía no hundirse tan rápidamente como quería, y al soplar el viento con fuerza nadie pudo salvarlo, lo que hubiera deseado, y por lo tanto se hundió y se perdió.

El 25 de mayo cuando estaba frente a *Lister* la balandra tuvo una fuga, de modo que me vi obligado a dirigirme a *Karm-*

[91] El estrecho de Oresund.

*sund* para allí localizarla y examinarla. Descubrí que los carpinteros habían dejado abiertos tres orificios para pernos y los habían llenado con brea, un defecto que hice subsanar sin demora, para poder continuar el viaje. Mientras estuve en *Karmsund* murió uno de mis dos toneleros, por este motivo hice contratar a tres jóvenes en *Skudenes*, en lugar de los que habían muerto, para mantener mi dotación completa.

El 30 de mayo zarpé de *Karmsund*[92] para continuar el viaje, y dirigí nuestro rumbo hacia WNW, en dirección a *Shetland*, que cruzamos el 2 de junio.

El 4 de junio, por la mañana nos dirigimos al oeste y navegamos próximos al extremo este de las *Feroe*, que se llama *Suðuroy*, a unas cuatro millas al oeste, y luego tomamos rumbo al oeste y al WxN, hasta llegar junto a Groenlandia.

El 11 de junio averigüé la cantidad de provisiones que se habían consumido y di órdenes precisas sobre cómo se debían servir para su consumo, de esta manera, a saber: el libro del mayordomo, que mostraba las provisiones que había recibido, estaba siempre en la cabina, de acuerdo con mis instrucciones, y cada vez que abriera un tonel de productos debía anotarlo en el libro, y en su declaración semanal hacer constar cuánto había durado, con indicación del día y la hora en que se había terminado, así como el peso o la medida, según la especie del producto, y todo debía ser conforme a las órdenes y reglas que recibiera de la junta, según las circunstancias del momento. De esta manera me aseguraba siempre una cuenta

[92] Lister, Karmsund, Skudenes, poblaciones noruegas en la costa del mar del Norte.

exacta de lo que se había consumido, y de lo que aún quedaba en el almacén, de toda clase de provisiones y bebidas.

Ítem: navegamos en dirección oeste hasta el 20 de junio, cuando nos situamos a unas millas al norte del promontorio sur de Groenlandia, en los 60°25', pero a unas quince o dieciséis millas de tierra firme, donde encontramos mucho hielo, de modo que nos vimos obligados a regresar hacia al este, en dirección al mar. Seguimos navegando de un lado a otro, con vendavales y mal tiempo, hasta que el 30 de junio avistamos el cabo sur de Groenlandia, que los ingleses llaman cabo *Farewell*, y está situado en los 60°30'. Sin duda, quien nombró así a este lugar no tenía la intención de regresar. El promontorio sur de Groenlandia es una zona montañosa, muy accidentada y desigual, con altas elevaciones irregulares. No fue posible hacer un dibujo real, ni conseguir un conocimiento exacto de estas altas montañas, a causa de la gran cantidad de hielo que las cubre y hace completamente irreconocibles estos lugares.

Habíamos llegado al estrecho de *Davis*, y en la entrada encontramos mucho hielo, y en este lugar uno ha de estar muy atento y cuidadoso para evitarlo. La razón es que el lado oriental de Groenlandia tiende más hacia el NExE, de modo que todo el hielo que viene del este se desvía en dirección SW, y Groenlandia en el estrecho de *Davis* tiende más al NWxN, y sobre el estrecho de *Davis*, de donde surge la cantidad indescriptible de hielo que se encuentra en el cabo *Farewell,* que se distingue como un triángulo. En ambos lados del país flota abundante hielo, que emerge de los numerosos y grandes fiordos que hay en aquellos lugares.

Ítem : si uno traza su rumbo demasiado hacia al oeste, hacia el lado americano, también encontrará mucho hielo, y pu-

ede desviarse fácilmente de su rumbo, porque con el hielo la corriente se dirige principalmente hacia el SW. Asimismo, quien pretenda entrar en el estrecho de *Davis* o *Regis* debe situarse en los 60½º del cabo *Farewell*, y si es posible avistarlo, entonces puede elegir el rumbo que mejor le parezca dentro de dicho mar, con especial cuidado en calcular y anotar exactamente la variación que hay, de lo contrario tomará un rumbo equivocado, y lo ha de observar prestando mucha atención antes de proceder más allá de los 56º con rumbo oeste.

Ahora resumiré el relato de mi rumbo y la continuación de mi viaje. Cuando me hube liberado del hielo en los 60½º, latitud del cabo *Farewell*, dirigí mi rumbo hacia el WxN, según el rumbo verdadero, con la variación permitida de dos puntos. En esta ruta a veces encontramos mucho hielo, pero al estar en mar abierto lo pudimos ir evitando. Una parte se componía de grandes masas, que llegaban cerca de las cuarenta brazas sobre el agua, y a los que no las han visto tal vez les parezca increíble, sin embargo es la verdad.

El 8 de julio divisamos tierra del lado americano, pero no pudimos llegar a la orilla a causa de la gran cantidad de hielo. Ese mismo mediodía estábamos en 62½º de latitud y navegamos de un lado a otro esquivando el hielo, y no pudimos hacer nada.

El 9 de julio, por la noche hizo tanta niebla y tanto frío que de la jarcia colgaban carámbanos de unos dos metros de largo y ninguno de los hombres podía soportar tanto frío. Sin embargo, el mismo día, antes de las tres de la tarde el sol brilló con tanta fuerza que los hombres se quitaron los abrigos y algunos también las chaquetas. Me quedé entre el hielo en una gran bahía que, en opinión de los pilotos, según la latitud

en la que estábamos, debería haber sido la misma entrada al estrecho *Lomblis*[93] o *Hudson*, pero después de una amplia indagación vimos que no era la entrada correcta. Allí encontramos mucho hielo que sale de tres grandes fiordos, por lo que en propiedad hemos llamado a dicho lugar fiordo *Ice*. Se sitúa en la latitud mencionada, sobre 62½º, y se extiende hasta *Munckenes*[94] con rumbo SSE½S y NNW½N. Dirigí el rumbo al sur, a lo largo de una costa toda de tierra accidentada y altas rocas, hasta que llegamos a *Munckenes*, como ahora se llama, que forma el verdadero lado norte de la entrada al estrecho de *Hudson* o *Lomblis*, que ahora se llama estrecho *Christian*.[95]

A mediodía del 11 de julio tuvimos un tiempo hermoso, despejado, soleado pero con mucho hielo, y encontramos la latitud verdadera en que se sitúa *Munckenes* en 61º20'. Y esta isla que, como indican mis instrucciones, es una guía para encontrar la entrada, está situada en dicha entrada a 62½º, pero la hallamos a 60º40',[96] aunque puede haber algún error porque no pudimos acercarnos lo suficiente a la isla a causa del hielo. Debemos anotar en particular, que cualquiera que navegue en lo sucesivo por dicho estrecho *Christian*, o *Hudson*, debe siempre trazar su rumbo de modo que no baje de 61½º, para que no le desvíe la poderosa corriente que se dirige con fuerza en dirección sur, o por el fuerte reflujo que viene de estrecho *Christian,* porque en el mismo estrecho el agua sube

---

[93] Referencia al que Davis llamó *Lumley's Inlet*, antes estrecho *Frobisher*.

[94] Llama con su nombra a la isla *Resolution*.

[95] Parece que Munk confunde el fiordo *Lumley*, con el estrecho *Hudson*, y lo nombra *Ice*. Seguidamente cambia el nombre del estrecho *Hudson* por el de *Christian*, el monarca danés.

[96] Las latitudes son erróneas.

y baja con la marea unas cinco brazas ó más, y al ser muy profundo cualquiera que pretenda navegar por esta ruta ha de saber cómo protegerse. En cuanto a nuestra entrada y navegación a lo largo de dicho estrecho *Christian*, y lo que allí sucedió, el rumbo que tomamos, el hielo que encontramos, lo que ocurrió en el canal y en diversos lugares de la costa, todo ocupa un lugar *ut sequitur*.

El 12 de julio envié mi lugarteniente a la orilla de *Munckenes* con algunos de la tripulación para traer agua y ver lo que encontraban, porque parecía un lugar adecuado para localizar fondeaderos y conseguir agua. Por la tarde regresaron con agua, informando que había puertos pero no fondeaderos, y que allí no podríamos estar a salvo del hielo. Por lo tanto nos vimos obligados a elegir la mejor de dos malas alternativas, porque en ninguna parte del canal se veía mar abierto. A media milla de *Munckenes* hice lanzar el plomo y encontré fondo en 150 brazas. El mismo día disparé a dos o tres pájaros con una escopeta, pero en el último disparo la pistola se hizo pedazos y arrancó limpiamente el ala de la parte delantera de mi sombrero.

La tarde del 13 de julio estábamos angustiados y en peligro, y no sabíamos qué hacer para continuar al no poder avanzar más virando, ya que el hielo nos oprimía por todos lados. Estando en tan peligrosa situación todos los oficiales consideraron muy conveniente recoger todas las velas y amarrar la balandra *Lamprenen* al barco *Enhiörningen*, lo que se hizo. Entonces nos encomendamos en las manos de Dios, y confiando en su socorro misericordioso continuamos a la deriva en medio del hielo. Este incidente de la irrupción del hie-

lo y del peligro de los barcos aparece en el grabado que acompaña a este tratado.[97]

Mientras íbamos a la deriva entre el hielo, virando hacia adelante y hacia atrás, con gran peligro de nuestras vidas, el hielo desplazó una rodilla[98] grande del barco, que estaba situada debajo de la clavija de proa y asegurada con seis grandes pernos de hierro, por lo que puse a trabajar a todos mis carpinteros para enderezarla, pero era demasiado grande, de modo que no podían repararla en ese lugar. Por lo tanto, hice que el barco diera la vuelta y girara, de modo que el lado en el que la rodilla había quedado torcida quedara a la deriva contra el hielo, y entonces ordené mover el timón para que girara contra el hielo, a fin de situar la rodilla en posición para poder enderezarla, lo que se efectuó tan perfectamente como si veinte carpinteros se hubieran ocupado de repararla. Después los carpinteros ajustaron los tornillos que se habían torcido.

Al amanecer del 15 de julio se aclaró de nuevo el hielo y navegamos por el estrecho a lo largo de la costa norte, virando de vez en cuando por debajo de la elevada costa, a sotavento,

---

[97] En la crónica de Munk aparecen ocho referencias a grabados, láminas, placas y una carta marina, que corresponden a las dos imágenes y el mapa que se incluyen en estas páginas, de su libro *Navigatio Septentrionalis* (Copenhague, 1624).

[98] *Knee*, «pieza de madera o metal formada con un ángulo algo parecido a la rodilla humana cuando se dobla. Las vigas de la cubierta estaban sostenidas por rodillas colgantes, piezas triangulares de madera que normalmente se encuentran debajo de las vigas para las que están diseñadas para soportar, pero en este caso se encuentran por encima de ellas.» *WordSense Online Dictionary*.

que era la costa norte, como se ha dicho. Luego el viento se hizo más propicio, y con las velas pequeñas navegamos hacia el noroeste, entre el hielo y la tierra. A lo largo de la costa en varios lugares parecía haber buenos puertos, pero estaban todos llenos de hielo, y como se desplazaba con gran ímpetu a nuestro alrededor, por todos lados, no me atreví a enviar mi bote demasiado lejos para intentar encontrar en alguna parte un puerto conveniente. Hacia el anochecer llegamos a unas islas pequeñas que se extendían desde tierra firme en dirección oeste,[99] aquí volvimos a encontrar mucho hielo, y nos quedamos toda la noche al lado de estas islas hasta el 17 de julio, sin poder hacer nada de provecho. Finalmente nos dirigimos a un puerto que encontramos.

El 17 de julio mandé a la balandra que navegara delante de nosotros para buscar dónde podíamos anclar, la seguí con el barco, y encontramos un buen puerto, donde echamos el ancla en el nombre de Dios. Al día siguiente envié hombres con órdenes de buscar diligentemente por todas partes a gente del país, o si había alguna indicación cierta de haber estado allí. Hacia mediodía regresaron sin haber encontrado a nadie, pero habían hallado muchos lugares donde había estado gente, aunque no recientemente.

El 18 de julio, ocultos con el barco y la balandra detrás de un islote, observamos que había gente en el lado sur del puerto. Inmediatamente hice tripular mi bote y me dirigí allí en él. Cuando los nativos vieron que me dirigía a tierra se quedaron de pie colocando a sus espaldas unas piedras, sus armas y otras herramientas que tenían. Cuando me acerqué devolvi-

[99] NE. Quizás las llamadas islas Savage [62°35'].

eron los saludo que les ofrecí, pero tuvieron cuidado de mantenerse entre mí y donde colocaron sus armas. Observé el lugar cuidadosamente, me acerqué, tomé sus armas y utensilios en la mano y los examiné, y en seguida me hicieron entender que preferirían perder todas sus vestiduras y andar desnudos

Escena de caza, contacto con los nativos y los barcos impedidos por el hielo.

que sus armas y herramientas, señalando sus bocas y dando a entender que era por medio de sus armas y herramientas que conseguían sus alimentos. Aplaudieron cuando volví a dejar las armas y las herramientas, miraron al cielo y se mostraron muy alegres y felices. Les obsequié en seguida con cuchillos y todo tipo de artículos de hierro. Entre otras cosas, a uno le di un espejo pero no supo lo que era, y se lo quité y lo sostuve frente a su rostro para que pudiera verse a sí mismo. Cuando lo hizo, rápidamente me quitó el espejo y se lo puso en el

pecho. Después me dieron presentes de lo que tenían, a saber, diferentes tipos de aves y carne de foca. Todos se abrazaron a uno de mis hombres que era de tez muy morena y cabello negro, pensando sin duda que era uno de su nación y compatriota. La apariencia de este pueblo, así como sus armas y aperos, está representada en el grabado adjunto.

El mismo día zarpé por la tarde, y el 19 de julio estaba de nuevo enfrentándome al hielo, y durante algún tiempo seguí dando vueltas de un lado a otro. Como de momento no tenía ninguna expectativa de atravesarlo regresé al puerto donde había tenido relaciones con los nativos con la intención y la esperanza de familiarizarme más con ellos, pero en vano, porque aunque permanecí allí hasta el 22 de julio ninguno de los naturales se acercó, aunque antes les había dado varios regalos, ni volvieron a buscar sus aparejos de pesca mientras estuve allí, de lo que se deduce que están, sin duda, sujetos a alguna autoridad que debe haberles prohibido volver a vernos. Mientras permanecí en ese puerto, esperando que el hielo se alejara, ordené a mi tripulación buscar agua y lavar su ropa. A algunos los envié tierra adentro a cazar renos, que en aquel lugar se encontraban en gran número.

Por la tarde del 22 de julio, al ver que ninguno de los nativos se acercaba me dispuse a zarpar, e hice colocar en el lugar las armas y el nombre de Su Real Majestad, *Christianus Quartus*, y llamé a dicho puerto *Rin Sund*, porque en ese lugar cazamos algunos renos. Dondequiera que encontrábamos las redes de pesca de los nativos tiradas depositábamos cerca algunos regalos, como cuchillos y toda clase de herramientas de hierro, y después nos hacíamos a la vela. Este puerto es muy bueno, porque se puede estar allí a salvo de cualquier viento.

El 23 de julio, temprano por la mañana, y al hacerse de día, nos encontramos completamente rodeados de hielo por todos lados, de modo que no podíamos salir, ni por la proa, ni en ninguna dirección. Al comenzar un virulento vendaval amarramos el *Lamprenen* al *Enhiörningen*, tanto a proa como a popa, bajamos los masteleros y nos situamos a la deriva, hacia dónde el viento o el hielo quisieran llevarnos. En ese momento no podíamos ver mar abierto por ninguna parte. La noche siguiente el hielo nos presionó con tanta fuerza, y estábamos tan firmemente cercados, en particular a sotavento, que no podíamos movernos por ningún lado, y el hielo destrozó cuatro anclas en la proa de la balandra *Lamprenen*. Al mismo tiempo, el hielo se introdujo debajo de la quilla del *Lamprenen*, de modo que se podía pasar la mano a lo largo de la quilla de proa a popa, como muestra el grabado.

El 24 de julio quedamos tan firmemente clavados en el hielo que los barcos no podían derivar a ninguna parte, ni hacia adelante ni hacia atrás, porque el hielo estaba inerte entre la orilla y nosotros, y el que venía del mar nos presionaba mucho al soplar un fuerte vendaval del sudeste, en dirección a tierra firme.

El 25 de julio, apenas presionados por el hielo, no pudimos descubrir aguas abiertas en ninguna parte. En esta ocasión estuve a punto de perder en el hielo a dos hombres a los que se les ordenó recuperar un garfio que había sido arrojado sobre una gran masa de hielo para intentar virar el barco, y que no adquiera demasiada velocidad a causa de una corriente muy fuerte. El mismo día, la cabeza del timón del *Enhiörningen* se rompió en pedazos. La noche siguiente, el hielo y la corriente nos llevaron entre la tierra firme y algunos islotes, de

tal manera que ni diez pilotos que año tras año hubieran navegado por estas aguas hubieran podido gobernar mejor el barco entre dichos islotes como lo hizo el hielo y la corriente, que lo transportaron y lo arrastraron sin herirlo

El 26 de julio nos encontramos completamente rodeados de hielo por todos lados, de modo que no pudimos conseguir anclar en tierra en ninguna parte, ni poner un cable en la orilla. El barco, sin embargo, permaneció en el mismo lugar todo el día, sin derivar ni hacia afuera ni hacia adentro, de modo que estábamos en la mayor angustia y peligro. Como no sabíamos qué hacer nos encomendamos a la mano de Dios, ayuda y guía, y le rezamos devotamente. El mismo día ofrecimos algo para los pobres, cada uno según sus posibilidades.

El 27 de julio navegamos a la deriva entre unos islotes y, por mucho que llegábamos a la orilla con la marea, volvíamos a la deriva con otra, y flotaba tanto hielo a nuestro alrededor que era imposible desembarcar en ninguna parte, incluso si se hubiera podido rodear el mundo entero de esta manera.

El 28 de julio logramos, a fuerza de mucho trabajo y esfuerzo, entrar en una pequeña bahía entre dos islotes, donde arrojamos tres anclas en tierra y llevamos dos cabos a la orilla. En el reflujo acortamos tanto el calado que apenas teníamos agua bajo la quilla, pero cuando volvió la marea el hielo nos sacudió y presionó tanto que tuvimos mucho más trabajo cerca de tierra que el que habíamos tenido en el mar entre el hielo. Una gran masa de hielo encallada a 22 brazas se partió en dos y provocó olas tan grandes y fuertes balanceos que la balandra *Lamprenen,* que estaba amarrada al costado de *Enhiörningen*, casi hubiera volcado si no la apartáramos rápidamente. Y un ancla se hizo pedazos contra la proa de *Enhiör-*

*ningen* antes que pudiéramos cortar la cuerda con la que estaba atada.

El 29 de julio tuvimos mucho trabajo con el hielo, que nos presionaba por todas partes, mientras estábamos en una pequeña bahía, entre algunos islotes.

El 30 de julio estuvimos también muy angustiados a causa del hielo, y tuvimos mucho trabajo desagradable para mantener el hielo alejado de los barcos, como el que antes se mencionó.

El 31 de julio fuimos arrastrados hacia el interior por la marea en su punto más alto, sobre unas rocas que en el punto más bajo quedaron secas, algo así como cuatro brazas sobre el agua, y llegamos a una pequeña bahía, donde estuvimos algo más resguardados del hielo que antes. Ahora los hombres estaban tan completamente agotados que ya no podían soportar mucho más el duro trabajo que implicaba empujar la gran cantidad de hielo fuera del barco, y los incesantes bandazos y acarreos.

El primero de agosto, cuando la tripulación hubo descansado y logramos un poco más de calma, una cuarta parte de la gente desembarcó a ver si encontraba alguna caza a la que disparar, para conseguir carne fresca, pero aunque vimos algunos renos eran tan esquivos que no pudimos acercarnos. Si hubiera tenido dos o tres buenos perros podrían habernos sido ventajoson, sin embargo, con tiempo aquí conseguimos algunas liebres. Los hombres que permanecieron en los barcos, no estuvieron ociosos en ningún momento, sino que trabajaron continuamente en detener y mantener alejado el hielo, a fin que pudieran conservarse sin daño.

El 5 de agosto el hielo comenzó a adelgazarse un poco y a alejarse, por tanto, hice componer la bodega y poner más las-

Mapa de Groenladia y del estrecho y bahía de Hudson.

tre. Ordené que se pusiera la cerveza en toneles nuevos y que se trajera agua. Quedó todo dispuesto y di nuevas órdenes en cuanto a la navegación, en qué lugares y latitudes nos volve-

ríamos a encontrar si por causa de la niebla nos separáramos, aunque tal reencuentro sería cosa muy incierta.

El 8 de agosto cayó tanta nieve que todas las montañas se cubrieron y aparecieron completamente blancas, y en la cubierta la nieve tenía más de un cuarto de profundidad. El mismo día hice enterrar a un marinero llamado Anders Staffuanger. En cuanto a este puerto, lo hemos llamado *Haresund*, porque allí cazamos muchas liebres, y he puesto las armas y el nombre de Su Real Majestad en grandes túmulos. Este puerto está situado a unas de cincuenta millas dentro del estrecho *Christian*, en 62°20', en la costa norte, cerca de una gran bahía, cuya dirección es en general al norte, y en la que sin duda habría algo que ver, pero no hasta el mes de agosto.

Cerca de ésta y al oeste, hay todavía otra bahía, que también tiene dirección norte. Sin embargo, debido a la gran cantidad de hielo a la deriva los barcos no pudieron avanzar ni medio cuarto de milla. En el mismo lugar se encuentra mucho *muscovy glass*,[100] y también parece haber algo de mineral, pero como no tenía conmigo a nadie con conocimiento de tales asuntos, no se investigó mucho al respecto. Sin embargo, llené algunos barriles del material en cuestión, que me llevé. En cuanto a la gente de este país, en este momento no vimos a nadie, pero en todas partes pudimos ver ciertas señales e indicaciones de personas que antes habían estado allí, y que habían instalado sus tiendas.

El día 9 de agosto nos hicimos a la vela con viento del NW prosiguiendo nuestro viaje rumbo WSW, que con aquel tiempo era lo más próximo al viento que podíamos ir, ya libres del

[100] NE. Mica moscovita.

hielo excepto algunos fragmentos que flotaban aquí y allá. Comenzó un vendaval muy fuerte y violento, y con el viento y la corriente uno contra el otro resultó un mar tan alto y hueco que ni yo ni nadie más a bordo habíamos presenciado algo así. La razón era el fuerte flujo y reflujo, porque cuando el viento y la corriente se oponen, si hay vendaval el mar se ahueca, subiendo y bajando el agua más de cinco brazas con la marea ordinaria, como ya he dicho.

El 10 de agosto, temprano en la mañana, llegamos al lado occidental del estrecho *Christian*, y los pilotos tomaron rumbo sur creyendo que habíamos llegado a una gran bahía,[101] pero no fue así. Como ahora navegábamos a lo largo de la costa en dirección sur, encontramos una tierra muy alta y quebrada, rodeada de muchas islas. Sin duda se encontrarían buenos puertos en muchos lugares, si los hubiéramos buscado con diligencia, y si el tiempo lo hubiera permitido. Navegando a lo largo de la costa en dirección sur llegamos por fin a un gran promontorio que ahora se llama cabo *Alecke Ness*, y que se encuentra a unos 60°, y forma una gran bahía que se extiende hacia el interior por el SW, donde llegamos a una tierra baja y llana que el piloto inglés insinuó ser el lugar que buscábamos. Pero sus palabras y opinión pronto fueron desmentidas. En esta bahía parecían abrirse algunas hermosas ensenadas pero al tener que acortar el tiempo no permanecimos allí mucho, y dirigimos nuestro rumbo fuera del llamado *Synder bogt*[102] con intención de continuar el viaje y navegación más lejos. La bahía está situada a 60°, o tal vez más al sur.

[101] La gran bahía buscada es la de *Hudson*, pero entran en la de *Ungava*.
[102] *Southern Bay*, o sea *Ungava Bay*

El 14 de agosto, cuando nos habíamos alejado casi cinco millas de *Synder bogt* llegamos a una isla grande cuyo extremo noroeste era una tierra muy alta y en su lado sur estaba llena de hielo, y como había muchos pájaros volando hacia y desde la tierra, y como parecía blanca al estar cubierta de nieve, la llamamos *Snee Oeland.*[103] La forma de esta tierra se muestra en el mapa adjunto.

El 20 de agosto el viento vino del este por lo que tomamos rumbo WxN, teniendo en cuenta la variación, situados en 62º 20', y en el buen camino, pero como estaba muy nublado, no pudimos ver tierra firme en ninguno de los lados, aunque en aquel lugar el canal no tenía más de 16 millas de ancho. *In summa*, navegamos al WNW½N hasta encontrarnos a 63º20'. Mientras tanto estuvimos en varios lugares que no se nombran aquí pero que se encontrarán diligentemente representados y descritos en la carta marina que se ha preparado para mostrarlos, de acuerdo a sus dimensiones, cantidad y calidad, tamaño y forma. Las islas mayores que se encuentran aquí están igualmente representadas en la carta marina.

Aquí hay que tener cuidado en no acercarse demasiado a estos lugares que se llaman *Iisver,*[104] porque tanto la fuerte corriente del estrecho *Christian* como la de *Novo Mari*[105] se encuentran en ese lugar, y siempre hay mucho fragor a causa del fuerte oleaje que circula, y al mismo tiempo mucho hielo a la deriva que no puede escapar en ninguna otra dirección, porque lo que se aleja con una marea regresa de nuevo con

[103] NE. Quizás *Green Island*.

[104] NE. Lugar donde se acumula hielo, en este caso parece la isla *Charles*.

[105] Bahía de *Hudson*.

otra. En esta parte del mar, después de avanzar unas diez millas hacia al oeste, se divisan dos islas que se llaman *Söstrene*,[106] y en su entorno se puede elegir el camino sondeando. Pero si alguien desea entrar en *Novum Mare* y dirigir su rumbo a *Novam Daniam*,[107] debe dejar las dos islas antes mencionadas media milla o una milla antes de virar a babor, aunque se puede circular por ambos lados.

Dirigiéndose rumbo oeste llegará a una isla grande, plana y baja, llamada isla *Digses Eyland*,[108] y se puede navegar a su alrededor sondeando. Es una gran lástima que esta isla no esté situada en la latitud sur, porque es una tierra grande y plana. Se puede circunvalar sondeando todo el tiempo, y quien tenga la intención de entrar en *Novum Mare* también puede navegar por el lado que prefiera, pero es mejor mantenerse al norte, porque allí no se encuentra tanto hielo como en el lado sur. Yo navegué alrededor de dicha isla.

Desde la punta norte de esa isla, que ahora se llama *Digses Eyland*, hasta *Jens Munckes Vindterhaffn*[109] en *Nova Dania*, el rumbo es SWxS y SW, hay tres días y tres noches de navegación, y cuando se comienza a tocar fondo, a 30 brazas o menos, se puede tomar un rumbo un poco más al sur hasta divisar la tierra del sur, que es una región boscosa y baja. Aparecerán entonces unos peñascos bajos que forman un estrecho

---

[106] NE. Seguramente las islas *Digges*.

[107] NE. Nombre dado por Munck al territorio cerca del río *Churchill*, en la costa oeste de la bahía de *Hudson*.

[108] NE. N este caso se trata de la isla *Mansfield*.

[109] Puerto *Churchill*, *Vinterhaven* en danés (puerto de invierno). Lugar escogido para pasar el invierno la flota.

promontorio sobre los que se levantan dos balizas.[110] Quien desee entrar en el puerto debe dejar las balizas a estribor y navegar dirección SW. Poco después de la entrada hay una roca hundida bajo el agua,[111] pero por el lado este se puede cruzar sin dificultad. Se puede echar el ancla en 7 u 8 brazas, y descubrir fácilmente todo lo que hay dentro. El barco *Enhiörningen* (por razones que se explicarán más adelante) está una milla más arriba del río, detrás de un promontorio, en el lado occidental. Véase la placa, así como el mapa adjunto, en relación con la misma.

Día 7 de septiembre. Al llegar al puerto nombrado con gran dificultad a causa del viento, la tormenta, la nieve, el granizo y la niebla, ordené en seguida armar mi chalupa que estaba dividida en seis partes. Durante la noche vigilamos la tierra y mantuvimos un fuego para que el *Lamprenen*, que durante el vendaval y la tormenta se había apartado de nosotros, pudiera encontrarnos. Se reunió con nosotros el 9 de septiembre habiendo costeando hacia el norte, donde se suponía que existía un pasaje abierto, pero no lo había. La tripulación sufrió mucho a causa del vendaval y otras penalidades y problemas, y en consecuencia una parte había enfermado. Estos días hice que desembarcaran en la costa los enfermos, y recogimos algunas moras, grosellas y otras bayas, que en Noruega se llaman *tyttebaer* y *kragbaer*. Todos los días encendí un buen fuego en la costa para los enfermos, lo que les alivió, y con el tiempo recobraron su salud.

---

[110] NE. Erigidas por el mismo Munck como indicación a futuros navegantes, en este lugar desconocido que visitó él por vez primera.

[111] Que alguien llamará la roca de *Santa María*.

Los días 10 y 11 de septiembre hubo una tormenta de nieve y un vendaval tan terribles que no se pudo hacer nada.

El día 12 de septiembre, temprano por la mañana, un gran oso blanco se acercó al barco por mar, se paró y comió un poco de carne de beluga, de un pez así llamado que yo había pescado el día anterior. Le disparé y todos los hombres querían comer su carne, cosa que permití. Le ordené al cocinero que la hirviera un poco y la mantuviera en vinagre durante una noche, e hice asar dos o tres piezas de esta carne de oso para el camarote. Tenía un gusto agradable y no nos desagradó.

El día 13 de septiembre envié mi chalupa y el bote del barco bajo el mando de mis segundos oficiales, Hans Brock y Jan Petersen, con órdenes de avanzar 8 o 9 millas a lo largo de la costa, uno por el oeste, y el otro por el oeste, para examinar qué refugio ofrecía la tierra, y si había allí mejores puertos que en el que estábamos.

El 16 de septiembre regresó Jan Petersen, que había estado investigando los lugares del lado occidental e informó que no encontró puertos, la tierra era baja, llana y boscosa, y apenas un lugar seguro para proteger adecuadamente un barco. El mismo día, hubo una terrible tormenta de nieve del noreste.

El 18 de septiembre, al sufrir constantemente escarcha y nieve, deliberamos juntos sobre qué medidas tomar. Los oficiales lo razonaron, y finalmente se resolvió que como el invierno se presentaba duro y severo, aumentando y empeorando de día en día, que cuando las circunstancias desfavorables lo permitieran, deberíamos llevar el barco detrás de algún promontorio donde poder estar a salvo de la deriva del hielo. El mismo día se rompió la argolla del ancla de la que estábamos amarrados.

El 19 de septiembre navegamos río arriba con el barco y la balandra hasta donde pudimos, y fondeamos de noche. Esa noche el nuevo hielo a la deriva se acopló a ambos lados del barco y de la balandra, a una profundidad de aproximadamente dos dedos, de modo que me vi obligado a acercar el barco a la costa occidental con ocho cables largos a través de un llano, una distancia de unas 900 brazas por un plano donde el barco estaba en gran peligro porque el suelo era cubierto de piedras, y no podía descansar bien por su dureza. Cuando el hielo a la deriva avanzó, el barco se atascó en una piedra y se agujereó bastante, de modo que los carpinteros tuvieron mucho trabajo durante el reflujo para volver a ajustarlo antes del regreso de la marea.

El 25 de septiembre, habiendo asegurado el barco muy cerca de tierra y traído la balandra a la costa durante la marea alta, hice excavar la quilla y que las ramas de los árboles se extendieran debajo de la sentina, amontonadas con arcilla y arena, para que el barco descansara uniformemente por ambos lados sobre la sentina, y sufriera menos daños.

El mismo día regresó el piloto Hans Brock de su expedición al este para averiguar si se podían encontrar mejores puertos, y también informó que en los lugares en los que había estado no había de adecuados para pasar el invierno, solo tierra llana, desnuda y pantanosa. Durante su exploración había estado en peligro de perder la vida entre grandes cantidades del hielo nuevo que flotaban alrededor, y perdió un garfio que traían consigo al romperse la cuerda por el mal estado del fondo del mar.

El 27 de septiembre, pensando que el barco estaba bien protegido contra el hielo a la deriva y el mal tiempo, nos cayó

encima un hielo tan tremendo con el reflujo que si el barco no hubiera estado descansando firmemente sobre el suelo lo habría arrastrado. Nos vimos obligados a soltar las cuatro sogas con que estaba amarrado, y parte de ellas se hicieron pedazos. Por esta deriva del hielo, el barco se agujereó tanto que durante la marea bombeamos alrededor de dos mil veces el agua. En esta ocasión el barco se separó del muelle que le habíamos construido, donde se estacionaba.

El 28 de septiembre, con la marea alta colocamos el barco en posición y lo amarramos con seis sogas, y durante el reflujo se buscaron las fugas y repararon de nuevo. Acto seguido, mandé hacer un nuevo muelle como el de antes, en el que se colocó el barco, y mandé a los carpinteros, y otros que sabían manejar un hacha, que hicieran un puente de cinco pilones. Los otros hombres acarrearon madera y piedras para estos pilones, que hice poner delante de la proa del barco para apartar el hielo y que no nos dañara.

El 1 de octubre todo estaba a punto y el barco y la balandra bien protegidos contra el hielo y la tempestad. Mandé desalojar la bodega y poner dentro el cañón, y llevar a tierra una parte de nuestras mercancías para despejar la cubierta y que los hombres tuvieran más espacio para moverse. También para que el barco no sufriera demasiado por el gran peso que descansa sobre su cubierta.

El 3 de octubre mandé a la tripulación del *Lamprenen* que subiera a bordo del *Enhiörningen* para comer, de modo que no hubiera más de una cocina, y di órdenes al cocinero y al mayordomo en cuanto a la mesa, conforme a las instrucciones que traía y las exigencias del tiempo y lugar.

El 4 de octubre distribuí a la tripulación ropa, camisas, zapatos y botas, y todo lo que pudiera servir para protegerse del frío.

El 5 de octubre mandé colocar en cubierta dos grandes chimeneas, una delante del mástil, y la otra detrás, y alrededor se podían sentar fácilmente 20 hombres, y también una chimenea en la proa, que igualmente podía acomodar a 20 personas, además de la cocina donde el cocinero hacía sus cocciones, y la necesitaba para él.

El 7 de octubre y los días siguientes los carpinteros y los hombres desembarcaron para cortar madera y acarrear piedras para los rompeolas que se hicieron para proteger el barco contra daños por el hielo, porque a veces se desplazaba durante el flujo de la marea y hasta la mitad del reflujo. Ese mismo día al hacer buen tiempo viajé río arriba para ver hasta dónde podía llegar con un bote, pero como a una milla y media encontré tantas piedras que no pude avanzar más, y regresé. Había traído conmigo toda clase de objetos pequeños con la intención de regalarlos a los nativos, si los hubiera encontrado, pero no vi ninguno. Al regresar pasé por un promontorio donde encontré un dibujo en una piedra hecho con carbón, en forma de la mitad de un diablo, por lo que llamé al promontorio *Dieffuel's Hug*.

En muchos lugares en los que estuvimos pudimos ver muy bien dónde había estado gente y dónde tenían sus hogares de verano. Incluso en el lugar donde estaba el barco había ciertas señales e indicios de personas que habían estado allí. En las montañas hay muchas zonas con grandes montones de virutas donde han cortado maderas, y las astillas parecen haber sido seccionadas con herramientas curvas de hierro. Opi-

Escena de invernada en el río Churchill, las viviendas,
recolección de madera, caza, y un entierro.

no que dichas personas tienen alguna especie de idolatría relacionada con el fuego, porque dondequiera que se encuentran lugares que han habitado en verano cerca de la orilla del mar, se acostumbran a hallar unos espacios cuadrados, casi de ocho pies por lado, que están bordeados de piedras y en un extremo cubiertos de piedras delgadas, planas y musgo, mientras que en el otro extremo hay dos piedras planas erguidas de canto, más o menos separadas por un pie, sobre las que co-

locan dos piedras, una plana, como si fuera un pequeño altar, sobre el que colocan dos o tres pequeños trozos de carbón, sin que se vea fuego ni carbones en ningún otro lugar cercano. Sólo puedo concluir que ha sido usado para su adoración idólatra, y, si es así, es de desear que estos pobres paganos ciegos lleguen a profesar la verdadera fe cristiana. En cuanto a su comida y alimentación, parece que la consumen en un estado medio cocido porque dondequiera que encontramos que habían comido los huesos parecían no haber sido muy bien asados.

El 10 de octubre comencé a dar raciones de vino a los hombres, pero de cerveza se les permitía beber según sus necesidades, tanta como cada uno quisiera. Al mismo tiempo dispuse las normas para la vigilancia, la recogida de leña y la quema de carbón, y también con respecto a los que habían de derretir la nieve en agua, para que todos supieran lo que tenían que hacer, y cómo comportarse.

La noche del 15 de octubre el hielo a la deriva desplazó de nuevo el barco fuera del muelle en el que estaba colocado pero inmediatamente ordené que se arrojaran ramas frescas debajo del barco en la siguiente marea baja, y que los espacios se llenaran con arcilla y arena, como antes. En la misma noche el hielo se llevó enseguida uno de los muelles y me vi obligado inmediatamente a mandar construir otro en su lugar, para protección del barco. Tan pronto como el hielo se afirmó el barco no sufrió más daños.

El 22 de octubre el hielo finalmente se consolidó a raíz de una helada terrible. Esa misma noche atrapamos un zorro negro. Después de este día la tripulación comenzó a desembarcar en busca de presas, unos fueron al bosque a colocar tram-

pas para apresar animales, y otros construyeron una choza donde tenderse para el *glogg*, como se le llama en Noruega.[112] Otra parte de los hombres se fue a campo abierto a cazar mientras la nieve no era demasiado profunda, porque había muchas perdices y liebres, y toda clase de pájaros, de modo que antes de Navidad hubo mucha distracción. Al no desembarcar nunca, a todos los hombres les gustaba ir al bosque o a campo abierto a cazar, y con el tiempo agradable traer de regreso algo bueno, un estímulo suficiente para moverse.

El 30 de octubre el hielo cubrió el río por doquier, que hasta entonces no se había podido congelar del todo a causa del fuerte reflujo. Durante estos días la helada fue más bien suave, con un sol claro y hermoso. El 7 de noviembre desembarqué con 19 hombres y penetré cerca de tres millas en el país para cerciorarme de si había algún habitante, pero cayó una gran nevada repentina, demasiado densa para poder atravesarla, y nos vimos obligados a regresar sin conseguir nada. Pero si hubiéramos tenido raquetas de nieve como las que se usan en Noruega, y hombres que supieran correr con ellas, es probable que hubiéramos llegado bastante lejos como para encontrar gente. De lo contrario, es imposible andar en estos países en invierno.

El 10 de noviembre, víspera de San Martín, los hombres cazaron una perdiz nival, con la que tuvimos que contentarnos en lugar de la oca de San Martín, y mandé dar a los hombres una pinta de vino español por cada cuenco, además de su ración diaria, y la tripulación quedó muy satisfecha, in-

[112] Bebida alcohólica a base de vino tinto, azúcar y diversas especias, que consumen en un lugar específico para emborracharse.

cluso alegre y alborozada, y de la cerveza del barco se les dio cuanta quisieron. Cuando la escarcha se impuso, la cerveza se congeló hasta el fondo, de modo que tuve miedo de dejar que los hombres la bebieran antes de derretirla y hervirla de nuevo, por lo que hice hervir de nuevo cada barrica a medida que se abrían para el consumo, porque siempre era mejor que el agua de la nieve, que también habría que derretir para beber o mezclar con el vino. En este asunto dejé a los hombres seguir su propia inclinación, porque al final la gente común está dispuesta a hacer a escondidas lo que les está prohibido, sin considerar si les es beneficioso o perjudicial.

El 12 de noviembre tuvimos buen sol, y por la tarde observé que se ponía al SWW. También es de notar que aquí la luna provoca un mar lleno cuando está en ESE y WNW.

El 13 de noviembre dos de mis hombres empezaron por primera a tenderse por *gløgg* (como se le llama en Noruega), en una pequeña choza que habían construido a tal efecto en el bosque, y la primera noche cogieron dos zorros negros y un zorro cruzado, todos hermosos.

La noche del día 14 de noviembre un gran perro negro se acercó al barco sobre el hielo, y cuando el hombre de guardia lo vio, al parecerle que era un zorro negro le disparó de inmediato y con mucha satisfacción lo arrastró al camarote, pensando conseguir un gran premio. Pero cuando por la mañana lo examinamos vimos que era un perro grande, sin duda entrenado para cazar, porque le habían atado alrededor de la nariz unas pequeñas cuerdas con el pelo arrancado. Su oreja derecha estaba partida, y seguro que su dueño no estaría muy contento de perderlo. Me habría alegrado haberlo atrapado vi-

vo y lo habría convertido en un buhonero, dejándole regresar a su casa con pequeñas mercancías.

21 de noviembre. Durante estos días el tiempo fue muy hermoso, todo lo bueno que podía esperarse en Dinamarca en esa época del año, el mar cercano también estaba bastante claro y el agua abierta hasta donde podíamos distinguir. Sin embargo, debe notarse que en el mar el hielo se desplaza principalmente de acuerdo con la fuerza del viento. Durante todos estos días, mientras duró el tiempo bueno y templado, los hombres estuvieron en el bosque, aunque la nieve era muy profunda. Algunos cazaron perdices, que nos fueron de gran ayuda, mientras que otros visitaban y ordenaban las trampas en las que atrapaban animales. El mismo día enterramos un marinero que había estado enfermo durante mucho tiempo.[113]

El 23 de noviembre, con el sol en el SW, hubo una aparición en el firmamento como si hubiera habido tres soles en los cielos.

El 27 de noviembre hubo una helada muy fuerte, y se rompieron en pedazos todas las botellas de vidrio que teníamos, que contenían toda clase de líquidos apreciados, por lo que ha de tener en cuenta quien pretenda navegar en mares tan fríos, de aprovisionarse bien de botellas de hojalata, u otras que puedan resistir la helada.

El 3 de diciembre, con un tiempo muy templado salí con algunos de los hombres al centro del estuario para ver qué espesor tenía el hielo en la mitad del canal, y descubrimos que

[113] Primera de las defunciones que a partir de mediados de enero van a acabar con la práctica totalidad de la tripulación, solo tres sobrevivirán, entre ellos el propio capitán Munck.

tenía siete cuartos de espesor, y se mantuvo hasta mucho después de Navidad, aunque la helada fuera más o menos severa. Pero, en las aguas estancadas el hielo se volvió mucho más grueso que siete cuartos. La mayor parte del hielo a la deriva que flota en el mar en diversas direcciones presenta un gran espesor, sale de muchos ríos y bahías, y a causa de la gran fuerza del viento y la corriente, que los junta, alcanza un gran grosor y se aleja flotando. Entre este hielo se dan grandes masas que se elevan hasta veinte brazas sobre el agua, y algunas que he hecho examinar se mantienen firmes en el fondo a más de 40 brazas, lo que tal vez puede parecer increíble, pero sin embargo es verdad. En cuanto a masas de hielo tan profundas y altas como las que he encontrado, es mi opinión que donde se hallan muchas montañas altas y escarpadas, también hay aguas muy profundas. Toda la nieve que cae sobre las montañas, con su gran peso se desliza gradualmente hacia abajo, y en estos lugares tan fríos tan pronto como entra en el agua se convierte inmediatamente en hielo, de tal manera que al aumentar cada día al final se vuelve espeso y alto, y en general donde hay tierras y montañas altas, se dan también masas de hielo grandes y gruesas.

El 10 de diciembre, por la tarde, alrededor de las ocho y media, la luna eclipsó. Al llenarse estaba rodeada por un gran círculo, que era muy claro, y en él aparecía una cruz que dividía la luna tanto a lo largo como a lo ancho. Empezó cuando estaba al ENE y duró hasta que llegó al este, y entonces comenzó a entrar en el eclipse. La distancia de la luna sobre su círculo más alejado era, a ambos lados, de 20° por encima de mi horizonte este. Al empezar el eclipse la luna estaba a 15½°

sobre mi horizonte este, pero al terminar estaba a 47º sobre mi horizonte sur, y al SExS, y a las 10 en punto terminó.

Para mayor información acerca de este eclipse de luna remito al benevolente lector a las efemérides, donde puede ver el año, mes y día en que comenzó y terminó, y entonces sabrá con certeza qué diferencia hay en la longitud de los lugares. Esta es mi breve y sencilla descripción de dicho eclipse que he visto y observado en dicho lugar, esperando que el benévolo lector que tenga conocimiento de estos asuntos lo tome en el mejor sentido, aunque no he descrito aquí cada circunstancia exactamente como debería.

El 12 de diciembre murió uno de mis dos cirujanos, el de *Lamprenen*, de nombre David Velske, y su cadáver tuvo que permanecer insepulto en el barco durante dos días porque la helada era tan fuerte que nadie pudo desembarcar para enterrarlo antes del 14 de diciembre, y aun entonces el frío era tan intenso que muchos de los hombres se les congelaba la nariz y las mejillas cuando se enfrentaban al viento a cara descubierta.

El 20 de diciembre el tiempo era bueno y templado, por lo que toda la tripulación bajó a tierra. Una parte fueron a cazar para tener algo de carne fresca para las próximas fiestas de Navidad, y la otra parte se ocupaba de conseguir leña y quemar carbón. Por la noche, los hombres que habían estado cazando regresaron y trajeron varias perdices nival, y una liebre.

El 22 de diciembre tuvimos una fuerte helada. Tenía un barril de Rostock lleno de agua y por la mañana cuando aflojaron los aros del barril estaba congelado hasta el fondo, y era todo hielo.

El 24 de diciembre, Nochebuena, les di a los hombres vino y cerveza fuerte, que tuvieron que hervir porque estaba toda congelada. Tenían toda la que podían soportar y estaban muy alegres, pero ninguno ofendió a otro ni con una palabra.

El día de la Santa Navidad lo celebramos y observamos solemnemente, como es deber de un cristiano. Tuvimos un sermón y una misa, y después del sermón dimos al sacerdote una ofrenda según la antigua costumbre, cada uno en proporción a sus medios. No había mucho dinero entre los hombres pero ofrecieron lo que tenían, algunos le dieron pieles de zorro blanco, que al sacerdote le bastó para forrar un abrigo, pero se le concedió poca vida para usarlo.

Durante los días sagrados la temperatura fue templada, y los hombres para pasar el tiempo practicaban toda clase de juegos, y quien podía imaginar la mayor diversión era el más popular. La tripulación, que en ese momento en su mayor parte gozaba de buena salud, participaba en toda clase de diversiones y pasatiempos, y así pasamos con júbilo los días santos.

*Anno Domini* 1620.

El 1 de enero, día de Año Nuevo, hubo una helada grande y severa, y mandé dar a la gente un par de pintas de vino en cada cuenco, además de su ración diaria, para que se mantuvieran de buen humor. Este día tuvimos un sol muy claro y heladas rigurosas con viento del noroeste. Estos días heló más fuerte de lo que habíamos experimentado a lo largo de todo el invierno, y sufrimos más crudamente por esa terrible helada que por cualquier otra cosa.

El 8 de enero, como todos los días anteriores, continuó la cruel helada con viento del noroeste y sol claro. Ese día murió uno de mis marineros.

El 9 de enero los hombres reanudaron la captura de algunos zorros y martas.

El 10 de enero el sacerdote, señor Rasmus Jensen y el cirujano, señor Casper Caspersen, se acostaron sintiéndose muy mal y en seguida la enfermedad se extendió entre los hombres con gran violencia, y día a día despuntó más y más. La enfermedad que les castigaba era muy peculiar, y en general los enfermos eran atacados por la disentería unas tres semanas antes de morir. El mismo día murió mi jefe de cocina.

18 de enero. Todos estos días el clima muy templado como acostumbra en Dinamarca en esa época del año, y todos los hombres aun sanos estaban en el bosque, cada uno en su trabajo, principalmente cazando para conseguir alguna perdiz blanca para los enfermos.

El 21 de enero hizo buen tiempo, claro y sol. En esa fecha, trece de nosotros estábamos enfermos, y como había hecho muchas veces antes le pregunté al cirujano, el señor Casper Caspersen antes mencionado, que también yacía mortalmente enfermo, si conocía de algún buen remedio que pudiera encontrarse en su arca y pudiera servir para la recuperación o el consuelo de la tripulación, así como de sí mismo, rogándole que me lo comunicara. A esto contestó que ya había usado cuantos remedios tenía consigo lo mejor que podía y le parecía conveniente, y que si Dios no ayudaba no podía emplear ningún otro remedio que fuera útil para la recuperación.

El 23 de enero murió Hans Brock, uno de mis dos compañeros, que había estado enfermo dentro y fuera de la cama

durante casi cinco meses. El mismo día, con buen tiempo y un hermoso sol, el sacerdote se sentó en su litera y dio a la gente un sermón que fue el último que pronunció en este mundo.

La mañana del 24 de enero parecía haber dos soles naturales en el cielo.

El 25 de enero, enterrado ya el cuerpo de mi compañero, el dicho Hans Brock, mandé descargar dos culebrinas, que fue el último honor que pude hacerle en aquel momento. Pero el pivote de ambas culebrinas reventó y el hombre que los disparó estuvo a punto de perder ambas piernas, tan quebradizo se había vuelto el hierro a causa de la helada aguda y severa.

El 27 de enero falleció el marinero Jens Helsing. El mismo día Maurids Stygge, mi lugarteniente, nacido de buena cuna, se acostó definitivamente después de haber estado enfermo algún tiempo. Los hombres vieron las huellas de cinco renos que habían sido perseguidos por un lobo, del que también se podían ver las huellas, y envié un grupo de hombres para localizar a los ciervos y el lobo con la esperanza de conseguir alguno, pero a causa de la gran caída de nieve que les sobrevino no pudieron rastrear a dichos animales y regresaron sin atrapar ninguno.

El 28 de enero el frío era tan severo que una olla de hojalata con un poco de agua, que el muchacho había olvidado en la cabaña, se reventó de noche por la escarcha. No sé qué tipo de barcos pueden ser preservados en estas valiosas aguas, en viajes a mares tan fríos que el estaño no puede soportar.

El 2 de febrero la helada fue muy dura. Los hombres que estaban en tierra consiguieron dos perdices nival, muy bien recibidas para uso de los enfermos.

El 5 de febrero murió un marinero llamado Laurids Vergen. Requerí con urgencia al cirujano, el antes mencionado señor Casper Caspersen, que por el amor de Dios hiciera todo lo posible, que si sabía de algún remedio o buen consejo, o al estar él mismo muy enfermo y débil me hiciese saber qué medicina o remedio podía emplear de alguna manera en beneficio de la tripulación, y como antes respondió que si Dios no ayudaba no podía dar ningún consejo o asistencia, en absoluto.

El 6 de febrero fui con tres hombres a la brecha por donde habíamos entrado, para ver cómo estaban las cosas con el hielo en el mar, pero no pudimos ver ningún mar abierto, y por la tarde volvimos al barco.

10 de febrero. Durante estos días el clima fue bastante templado, pero entre la tripulación había muchos enfermos y débiles. Hoy murieron dos después de haber estado en su lecho enfermos durante mucho tiempo.

El 12 de febrero cogimos dos perdices, que fueron muy bien recibidas para beneficio de los enfermos.

El 13 de febrero, ordené para cada persona y en cada comida diaria el tercio de una pinta de vino, y por la mañana una medida entera de whisky sobre la ración ordinaria.

16 de febrero. Estos días todo era centrarnos en los enfermos y débiles que cada día aumentaban su número, de modo que solo había siete personas sanas capaces de traer leña y agua y hacer cualquier trabajo de los que correspondían a bordo. El mismo día murió un marinero que había estado enfermo todo el viaje, y se puede decir en verdad que su ropa era tan mugriento como la de una bestia sin amaestrar.

El 17 de febrero murió uno de mis hombres, Rasmus Kiobenhauffn, y de la tripulación ya habían muerto veinte personas. Ese día, conseguimos una liebre, que fue muy bien recibida.

El 20 de febrero, por la tarde, murió el sacerdote, llamado señor Rasmus Jensen, que había estado enfermo y había guardado cama durante mucho tiempo.

25 de febrero. Durante todos estos días no sucedió nada particular excepto que murió el criado del teniente, de nombre Claus, que había estado enfermo. La última noche la escarcha había roto el fondo de una tetera que se usaba de día para derretir nieve, habiéndose olvidado un poco de agua en ella la noche anterior.

El 29 de febrero, la helada era tan severa que nadie podía bajar a la orilla a buscar agua o leña, y el cocinero se vio obligado a emplear por combustible todo lo que pudo encontrar, y por la tarde llevé a un hombre a la orilla a buscar leña. Ese mismo día me vi obligado a ocuparme personalmente del camarote, de lo contrario no habríamos tenido nada para comer en todo el día, porque mi criado también había enfermado y se había acostado.

El primero de marzo fallecieron Jens Borringholm y Hans Skudenes, y como la enfermedad se había extendido tanto que casi toda la tripulación yacía enferma, tuvimos gran dificultad para enterrar a los muertos.

El 4 de marzo con el clima templado capturamos cinco perdices nival en campo abierto, que fueron muy bienvenidas. Mandé hacer caldo y lo distribuí entre los enfermos, pero de carne no podían comer porque tenían la boca muy afectada por dentro de escorbuto.

El 8 de marzo murió Oluf Boye que había estado enfermo durante casi nueve semanas, y su cuerpo fue enterrado de inmediato.

El 9 de marzo murió Anders, el tonelero, que había estado enfermo desde Navidad, y su cuerpo fue enterrado de inmediato.

El 11 de marzo el sol entró en Aries, y era el equinoccio de primavera, al ser la noche y el día igualmente largos. El sol salió por el ESE y se puso por el WNW a las 7 de la noche, pero en realidad no eran más de las seis debido a la variación. El tiempo era bueno y templado, hice tirar toda la nieve de la cubierta y la limpiaron muy bien. En ese momento tenía muy pocos entre los que elegir que pudieran hacer algún trabajo.

21 de marzo. Durante todos estos días el clima fue cambiante, a veces era agradable y claro, otras brusco y severo, de modo que nada de particular puede registrarse en este asunto. En cuanto a la tripulación, la mayor parte estaban, ¡ay!, enfermos, y era muy triste y desdichado oírlos o verlos. Ese mismo día fallecieron el cirujano señor Casper, antes mencionado, y Povel Pedersen, ambos enfermos desde casi Navidad. La enfermedad arreciaba cada día más violentamente, de modo que los que aún quedábamos sufrimos mucho trabajo antes de poder enterrar a los muertos.

24 de marzo. Todos estos días el tiempo fue bueno y templado, sin heladas, y esperábamos que después de este día el tiempo mejorara. Uno de los hombres que llegó a la orilla y escaló una roca alta, vio agua abierta fuera de la ensenada, lo que nos llenó de grandes esperanzas.

El 25 de marzo falleció el patrón Jan Ollufsen, que llevaba 19 semanas enfermo en cama. Ese día hacía buen tiempo y yo

mismo en tierra recolecté arándanos rojos, *tyttebaer*, como se les llama en Noruega, donde la nieve se había derretido. Estaban tan frescos como si hubiera sido en otoño, pero había que tener cuidado de recogerlos enseguida porque se marchitaban pronto.

El 26 de marzo hizo buen tiempo, bajé a tierra y recogí una cantidad de bayas que repartí entre los hombres, fueron bien recibidas y no les desagradaron.

El 27 de marzo miré el baúl del cirujano y examiné su contenido con detalle, porque, como ya no tenía cirujano, ahora yo tenía que hacer lo mejor que pudiera. Fue un gran descuido y error que no hubiera una pequeña lista proporcionada por los médicos indicando para qué servían los diversos medicamentos y cómo debían usarse. Estoy seguro, y arriesgaría mi vida, que en el cofre del cirujano había muchas clases de medicamentos que él no conocía, y mucho menos sabía con que propósito y de qué manera se tenían que emplear, porque todos los nombres estaban escritos en latín, del que había olvidado mucho, y siempre que iba a examinar cualquier botella o caja, el sacerdote tenía que leer la descripción.

29 de marzo. Todos estos días el clima fue bastante templado. El mismo día fallecieron Ismael Abrahamsen y Christen Gregersen, cuyos cadáveres también fueron sepultados enseguida, según nuestra circunstancia y capacidad en ese momento.

El 30 de marzo hubo una fuerte helada, y ese día murió el carpintero Suend Arffuedsen, en ese momento comenzó mi mayor dolor y desventura y me convertí en un pájaro salvaje y solitario. Ahora me veía obligado a recorrer el barco dando de beber a los enfermos, hirviéndoles la bebida y conseguir-

les lo que pensaba que podía ser bueno para ellos, a lo que no estaba acostumbrado y de lo que tenía poco conocimiento.

El 31 de marzo falleció mi segundo oficial, Johan Petterson, que llevaba mucho tiempo en cama enfermo.

El 1 de abril murió mi sobrino Erich Munck, y su cadáver y el de Johan Petterson fueron colocados juntos en una tumba.

El 3 de abril hubo una helada terrible de modo que ninguno de nosotros pudo destaparse a causa del frío. Ahora tampoco tenía a quien mandar porque todos estaban bajo la mano de Dios, de modo que había gran miseria y dolor. El mismo día murió Iffuer Alsing.

El 4 de abril el clima era tan frío y severo que era completamente imposible que alguien desembarcara y cavara una fosa para enterrar los cadáveres que estaban en el barco.

El 5 de abril fallecieron Christoffer Opslöe y Rasmus Clemendsen, mi artillero jefe y su compañero. La tarde del mismo día murió mi contramaestre de nombre Lauritz Hansen y el número de hombres sanos era ahora tan pequeño que apenas podíamos enterrar los cuerpos de los muertos.

El 8 de abril murió Villom Gorden, mi primer oficial, que había estado enfermo durante mucho tiempo, en cama y fuera de ella. Por la tarde del mismo día murió Anders Sodens, y su cadáver, y el del mencionado Villom Gordon, fueron enterrados juntos en una misma tumba, que nosotros, los que vivíamos, solo pudimos disponer con gran dificultad a causa de la miserable debilidad que padecíamos, y ninguno estaba lo suficientemente bien, o fuerte, para ir al bosque a buscar leña y combustible. En aquellos días nos vimos obligados a recoger todo lo que había en el barco que sirviese de combustible, y

cuando se consumió, nos vimos obligados a coger la chalupa como combustible.

El 10 de abril murió mi lugarteniente, el honorable y bien nacido hidalgo Mauritz Stygge que hacía mucho tiempo que estaba enfermo en cama, y tomé un poco de mi propia ropa para envolver su cuerpo lo mejor que pude, y con gran dificultad conseguí que le hicieran un ataúd.

El día 12 de abril tuvimos buen sol y algo de lluvia, que hacía siete meses que no caía en el lugar. Llevamos el cuerpo del teniente a tierra y lo enterramos apropiadamente, de acuerdo con nuestras posibilidades en ese momento.

El 13 de abril me bañé en un tonel de vino que había hecho preparar para este fin, y utilicé todo tipo de hierbas que encontramos en el baúl del cirujano que consideramos útiles. Después, mis hombres también se bañaron, todos los que podían moverse y no estaban demasiado débiles, un baño que gracias a Dios nos hizo mucho bien, y a mí en particular.

El 14 de abril hubo una fuerte helada, y solo yo y otros cuatro tuvimos fuerzas para sentarnos en la litera y escuchar la homilía del Viernes Santo.

El 16 de abril era el día de Pascua y murieron Anders Oroust y Jens, el tonelero, que hacía mucho tiempo que estaba enfermo y en cama, hice enterrar sus cuerpos al ser el tiempo bastante templado. En el mismo día ascendí a patrón a mi capitán de la bodega, aunque estaba enfermo, para que me ayudara en cuanto sus fuerzas se lo permitieran, porque entonces yo mismo estaba bastante necesitado y abandonado por todo el mundo, como es fácil imaginar. En la noche siguiente murió Hans Bendtsen.

El 17 de abril murió mi sirviente Olluf Andersen, que durante siete años me había servido fielmente y bien.

El 19 de abril murió Peder Amundsen, que había estado enfermo durante mucho tiempo y estaba bastante consumido.

El 20 de abril con buen sol y viento de levante conseguimos tres perdices nival, de lo que nos alegramos mucho.

El 21 de abril el sol era hermoso, por lo que varios de los enfermos se arrastraron fuera de sus literas para calentarse, pero como estaban tan débiles algunos se desmayaron, de modo que no les sirvió de nada y tuvimos trabajo para traerlos de regreso a sus literas. La tarde del mismo día conseguimos dos pájaros, de los que estábamos muy necesitados para tener algo fresco para nuestro alivio, lo que se debió a la especial providencia de Dios, porque los enfermos no podían comer nada de carne salada, sino solo caldo de la carne fresca que obtuvimos.

El día 22 de abril, por la tarde mandé preparar un baño, en el que todos los que tenían fuerza para moverse se bañaron, y nos hizo bien.

El 24 de abril murió Olluff Sundmoer, que fue compañero del capitán de la bodega.

El 25 de abril comenzaron a aparecer gansos salvajes, de lo que nos alegramos, esperando que el verano llegara pronto, pero nos desilusionamos porque el frío duró mucho más.

La noche del 27 de abril hubo una fuerte helada, y viento del sur. Estos días lo padecimos más que otras veces y nos causó mucho sufrimiento y debilidad. El mismo día murió Halffword Bronnie, que había estado enfermo más de dos meses, y con gran dificultad logré enterrar su cuerpo.

El 28 de abril murieron el mayordomo Morten Nielsen y Thoer Thonsberg, y fue con gran trabajo que los cuatro que aún podíamos movernos un poco logramos enterrar sus cuerpos.

Los día 3 y 4 de mayo nadie salió de su litera excepto yo y el ayudante de cocina, que todavía podía hacer alguna cosa. El último de los días mencionados fallecieron Anders Marstrand y el contramaestre Morten Marstrand, ambos enfermos desde hacía mucho tiempo.

El 6 de mayo murió Johan Watzen el segundo oficial inglés, que fue el cuarto oficial que tuve. Los cuerpos muertos de estos últimos los dejamos algunos días porque el frío era tan agudo y severo que no pudimos enterrarlos ninguno de los tres pobres hombres que aún quedábamos con un poco de fuerza.

El 7 de mayo el tiempo se suavizó, y logramos enterrar a los muertos, pero a causa de nuestra extrema debilidad nos fue tan difícil que no pudimos llevar los cadáveres a su entierro de otra manera que arrastrándolos en un pequeño trineo que en invierno había sido usado para el transporte de leña.

10 de mayo. Estos días pasados sufrimos fríos y heladas muy fuertes que nos debilitaron y abrumaron mucho, pero este día el tiempo era hermoso y templado. Se acercaron un gran número de gansos y conseguimos uno, lo que nos bastó para dos comidas. En ese momento éramos once personas vivas, contando los enfermos.

El 11 de mayo hacía mucho frío, por lo que ese día todos permanecimos tranquilos en nuestros camarotes, porque en

nuestra extrema debilidad no podíamos soportarlo, al quedar nuestros miembros paralizados, como aplastados.

El 12 de mayo fallecieron el carpintero Jens Jorgensen y Suend Marstrand, y Dios sabe la tristeza que sufrimos antes de enterrar sus cuerpos. Estos fueron los últimos enterrados en tierra.

El 16 de mayo hacía mucho frío, murió el patrón Jens Hendrichsen y su cuerpo tuvo que permanecer insepulto.

El 19 de mayo murió Erich Hansen Li, que durante todo el viaje se había mostrado muy laborioso y dispuesto, y no había ofendido a nadie ni merecido castigo alguno. Había cavado muchas tumbas para otros, pero ahora no había nadie que pudiera cavar la suya y su cuerpo tenía que permanecer insepulto.

El 20 de mayo el tiempo era bueno y templado y el viento del sur. Era doloroso que mientras Dios dada tal abundancia de diversas clases de pájaros ninguno de nosotros fuera lo suficientemente fuerte para ir al campo y matar algunos.

El 21 de mayo tuvimos un hermoso sol claro, y yo y otros tres bajamos a la orilla aunque con gran dificultad, encendimos un fuego y nos untamos las articulaciones con grasa de oso. Por la noche, yo y otro regresamos de nuevo a bordo.

El 22 de mayo el sol era tan hermoso y cálido como nadie podría desear de Dios, y gracias a la Divina Providencia atrapamos un ganso que se acercó al barco, y al que tres o cuatro días antes le había disparado en la pata. Lo atrapamos y lo cocinamos, y tuvimos comida para dos días. En cuanto a las aves de este país, durante la última semana habían llegado especímenes de varias clases, a saber, todo tipo de gansos, cisnes, patos, estérnidos, avefrías, golondrinas, agachadizas (un

pájaro bueno y sabroso), gaviotas, halcones, cuervos, perdices, águilas.

28 de mayo. Durante estos días no hubo nada especial sobre lo que escribir, excepto de nosotros, los siete miserables que aún yacíamos vivos y nos mirábamos tristes esperando cada días que la nieve se fundiera y el hielo se desprendiera. En cuanto a los síntomas y peculiaridades de la enfermedad que nos había caído encima, era raros y extraordinarios, todos los miembros y articulaciones estaban miserablemente agarrotados, con grandes dolores en las espaldas, como si mil cuchillos las atravesaran, y el cuerpo tenía una coloración azul y marrón, como cuando uno tiene un ojo morado, todo el cuerpo estaba bastante incapacitado, y la boca también en condiciones muy malas y miserables, porqué todos los dientes flojeaban, de modo que no podíamos comer ningún alimento. Durante estos días murieron, acostados enfermos en la cama, el carpintero Peder Nyborg, Knud Lauritzsen Skudenes y Jorgen, el ayudante de cocina, y a todos los colocamos en el entrepuente porque no había nadie que pudiera enterrar sus cuerpos, o tirarlos por la borda.

El 4 de junio, domingo de Pentecostés, sólo quedaban vivos tres, además de mí, todos recostados, sin poder ayudarnos unos a otros. El estómago estaba dispuesto y con apetito para comer, pero los dientes no lo permitían, y ninguno de nosotros tenía la fuerza necesaria para entrar en la bodega y traernos un trago de vino. El ayudante del cocinero yacía muerto junto a mi camarote, y tres hombres en el entrepuente, había dos hombres en tierra que habrían regresado al barco, pero les era imposible llegar porqué no tenían suficiente fuerza en sus miembros para ayudarse a sí mismos para subir a

bordo. Yacíamos muy agotados al haber estado durante cuatro días enteros sin nada para el sustento del cuerpo, y no esperaba otra cosa sino que Dios pusiera fin a esta miseria mía y me llevara con él a su reino. Pensando que sería lo último que escribía en este mundo, redacté un mensaje, como sigue:

> "Por cuanto ya no tengo esperanza de vida en este mundo, ruego, por amor de Dios, que si algún cristiano viniere aquí, que entierre en la tierra mi pobre cuerpo, junto con los otros que se hallan por aquí, esperando la recompensa de Dios en el Cielo. Y además, que este mi diario pueda ser enviado a mi muy bondadoso Señor y Rey (porque cada palabra que se encuentra aquí es completamente veraz) para que mi pobre esposa e hijos puedan obtener algunos beneficios de mi gran angustia y miserable muerte. Buenas noches a todo el mundo, y mi alma en la mano de Dios, etc. Jens Munk."

8 de junio. Como ya no podía soportar el mal olor y hedor de los cadáveres, que hacía tiempo permanecían en el barco, me las arreglé como pude para salir de la litera, lo que sin duda se debió a la paternal providencia de Dios, que estaba dispuesto todavía a perdonarme la vida, considerando que no importaba dónde, ni en qué entorno moría, o entre los que yacían muertos, o quedándome en la litera. Salí del camarote con la ayuda de Dios y pasé esa noche en la cubierta, usando las ropas de los muertos.

Pero al día siguiente, cuando los dos hombres que estaban en tierra, y que creía que estaban muertos hacía mucho tiem-

po, me vieron y se dieron cuenta que aun vivía, se acercaron al barco sobre el hielo y me ayudaron a bajar a tierra, junto con la ropa que les arrojé, porque el barco no estaba lejos de la orilla, solo a unas doce o catorce brazas. Durante algún tiempo tuvimos nuestra vivienda en tierra bajo un arbusto, como se ve en la lámina adjunta, y allí de día hicimos un fuego. Nos arrastrábamos por todos los lugares cercanos buscando la menor señal de algo verde que brotara de la tierra, y desenterrábamos y chupábamos la raíz principal. Esto nos benefició, y como el calor aumentaba empezamos a recuperarnos. Mientras estábamos en tierra, murió en el barco el encargado de las velas, de hacía tiempo muy debilitado.

18 de junio. Cuando el hielo se alejó del barco conseguimos una red para atrapar platijas con la balandra, y cuando el reflujo disminuyó salimos en seco y la colocamos. Cuando volvió la marea Dios nos dio seis truchas grandes que yo mismo cociné, mientras que los otros dos subieron a bordo de *Lamprenen* a buscar vino, que hacía mucho tiempo que no habíamos probado, ya que ninguno de nosotros tenía apetito. Nos confortó mucho tener todos los días pescado fresco y bien cocido aunque no podíamos comerlo, sino solo el caldo, con el que bebíamos vino, de modo que poco a poco nos íbamos recuperando. Por fin conseguimos un fusil y en la orilla cazamos pájaros de los que nos alimentamos, y día a día nos fuimos fortaleciendo y acrecentando la salud.

26 de junio. En el nombre de Jesús, y después de rezar y suplicar a Dios por consejo y buena suerte, nos pusimos manos a la obra para llevar el *Lamprenen* junto al *Enhiörningen*, y trabajamos tan rápidamente como pudimos para preparar las velas, lo que era difícil y nos producía mucha ansiedad,

porque el *Lamprenen* estaba en lo alto de la orilla adonde lo arrastró la pleamar del invierno, y primero nos vimos obligados a descargar todo lo que había en él y esperar una marea alta para sacarlo. Lo logramos y lo trajimos junto al *Enhiörningen*. Cuando subimos a bordo del *Enhiörningen* en primer lugar nos vimos obligados a arrojar por la borda los cadáveres ya completamente descompuestos porque no podíamos movernos ni hacer nada por el mal olor y el hedor. Y nos vimos en la necesidad de sacar los víveres del *Enhiörningen* y colocarlos a bordo del *Lamprenen*, con otras cosas necesarias para utilizarlas cruzando el mar, y que pudiéramos manejar tres personas.

El 16 de julio, domingo, por la tarde partimos en nombre de Dios, y entonces hacía tanto calor como si estuviéramos en Dinamarca, y las zarzamoras estaban brotando. En este tiempo calmado había tal cantidad de mosquitos que eran insoportables, y casi todos los días caía algo de lluvia. Antes de partir perforé dos o tres agujeros en el *Enhiörningen*, para evitar que el agua se quede cuando el reflujo baja, y que el barco permaneciera siempre firme en tierra, a pesar del hielo que pudiera haber, como se ve en esta placa. Y en mi honor llamé a este puerto *Jens Munk Bay*.[114] Todo lo que ha sucedido aquí se encuentra representado en esta lámina.

El 17 de julio, por la tarde encontré mucho hielo y me detuve de vez en cuando al tenerlo enfrente, pero en el transcurso de la noche, con el tiempo en calma y brumoso, nos situa-

[114] Munk y sus dos compañeros emprenden el regreso con el barco *Lamprenen* desde el que se llamaría puerto *Churchill*, pero que ahora bautiza con su nombre.

mos entre el hielo y solté el bote del *Enhiörningen* que remolcaba con el fin de usarlo en caso de querer desembarcar en alguna parte.

El 20 de julio estábamos a la deriva entre el hielo cuando un gran oso blanco se acercó al barco, y al vernos huyó a través del hielo y el agua seguido por un perro grande que tenía conmigo, que se extravió y nunca regresó, aunque un par de días después todavía podíamos escuchar sus aullidos. Supuse que estábamos a unas cuarenta millas de tierra.

El 22 de julio hubo un fuerte vendaval de modo que el barco se desplazó a gran velocidad, y cada vez que golpeaba contra el hielo era como si hubiera dado contra una roca, y en ese momento el hielo me rompió el timón. Y si no hubiera tenido éxito en arrojar un garfio sobre una gran masa de hielo, con el que poder hacer girar el barco para evitar que se desviara demasiado rápido, tanto el barco como nosotros nos habríamos perdido ese día.

Los días 24 y 25 de julio continuamos a la deriva en el hielo asegurados a un iceberg para que el barco no se desviara tan rápido y sufriera demasiados daños.

El 26 de julio salimos del hielo y probé a dirigirme rumbo este, entre el hielo y la tierra firme del sur encontré un fondo arenoso a 38 brazas, y seguí avanzando por este camino, de un lado a otro, pero no logré pasar.

El 27 de julio, por la tarde volví a chocar con el bote del *Enhiörningen*, que me vi obligado a soltar diez días antes, cuando por primera vez quedé atrapado en el hielo.

El 28 de julio seguí virando entre el hielo y la tierra, entre 10 y 15 brazas, otra vez de regreso al hielo en 45, 46 y 48 bra-

zas, y llegué a la conclusión que era en vano atravesar el hielo por el lado sur.

El 29 de julio me volví a dirigir al NW.

El 30 de julio me volví a quedar anclado en el hielo, con la niebla tan espesa que era difícil estar alerta.

El 1 de agosto me liberé de nuevo del hielo y navegué rumbo NW, y a lo largo del día el viento se hizo tan fuerte que bajé la vela de proa y dejé el barco a la deriva con una sola vela.

El 4 de agosto navegué rumbo oeste, entre hielo y tierra.

La noche del 5 de agosto se acercó el hielo con tanta fuerza que me vi obligado a navegar por doce brazas para poder evitar esa franja de hielo, y cabe señalar que se desplaza en dirección a la costa, principalmente hacia el sur.

El 6 de agosto me dirigí de nuevo a aguas profundas, en 45 brazas, y luego rumbo ENE, sin encontrar hielo.

El día 8 de agosto navegué 40 millas en veinticuatro horas, rumbo ENE.

El 9 de agosto había navegado 38 millas cuando el viento viró hacia el este, en medio de una fuerte helada.

El 10 de agosto un fuerte vendaval del este nos obligó a soportar el frío, la niebla y la escarcha.

El 11 de agosto, con tiempo cambiante y viento algo del este, me dirigí al norte, y al amanecer llegué a una tierra firme, en el lado norte, llamada *Kolde Hug*, que está en 62º.[115] Aquí encontré fondo a 20 brazas, como a un cuarto de milla de la orilla. Desde el punto más al sur la costa se dirige al NE, siendo una tierra plana sin bosque, y me dirigí al ENE, como a

[115] Al situarse en los 62º parece que se identifica con la isla *Coats*, al norte de la bahía de *Hudson*.

unas cinco millas de la tierra. En 40 brazas, el fondo es duro y pedregoso.

El 12 de agosto, con una brisa ligera navegué rumbo ENE.

El 13 de agosto, temprano en la mañana llegué al punto noreste de la isla *Diggs*, donde encontramos mucho hielo cerca de tierra firme. Hacia el sur, esta tierra es baja y llana, y su extremo este está en 63º. A lo largo de una noche y un día nos detuvimos de vez en cuando, al encontrar mucho hielo que no pudimos atravesar.

La mañana del 14 de agosto, acosado del hielo por todos lados, y la tierra firme cercana, recogí la vela mayor y con la de proa me abrí paso a través del hielo, por donde era más delgado, y hacia el mediodía llegué a aguas claras. Luego observé a estribor y a mi SW unas islas altas, y viré al ESE. Las dos islas eran las *Sosteren*, que se indican en el mapa, donde había fondeado cuando navegué desde casa. Las otras se llaman *Lisver*, situada cerca de tierra firme, y a estribor en el viaje de venida, cuando navegué de casa. Y esta es la entrada al estrecho *Christian,* viniendo de *Novo Mari*.

El 15 de agosto encontré mucho hielo, aunque disperso, en ese canal entre tierras, de modo que se trataba solo de "orzar" y "mantener firme el garfio". Cayó mucha nieve y los gansos salvajes de nuevo empezaron a volar veloces en dirección sur.

El 16 de agosto me encontré bajo la costa norte de estrecho *Christian*, o estrecho de *Hudson*, y luego dirigí mi rumbo al ExS, que era SExE, de acuerdo con el rumbo verdadero.

El 17 de agosto, el viento era del NW, y tomé el rumbo SE de acuerdo con el rumbo verdadero, teniendo en cuenta la variación. Esa noche tuvimos mucha niebla y frío, y a lo largo del día buen sol y buen tiempo.

18 de agosto. Hasta mediodía, niebla y viento del oeste, por la tarde vimos *Munckenes*. Desde este cabo la costa se extiende, por el lado norte, en dirección norte hacia el estrecho *Davis*, y hacia el interior al estrecho *Christian,* al NE½N.[116]

El 19 de agosto tuvimos un fuerte viento del oeste y mal tiempo. Navegamos 40 millas en 24 horas, encontrando en algunos lugares grandes icebergs a la deriva.

El 20 de agosto, con una brisa moderada y agradable, navegamos treinta millas.

21 de agosto. Lluvia toda la noche, con viento del NE, y durante el día una brisa fuerte. En esas veinticuatro horas navegamos 20 millas.

22 de agosto. En estas 24 horas navegamos 36 millas con la vela mayor y un viento fuerte.

El 23 de agosto navegamos 27 millas, y nuestra latitud era de 58°44'. El mismo día, por la tarde el viento amainó y me vi obligado a quitar la bomba, que no funcionaba bien.

24 de agosto. A lo largo de 24 horas, y con un vendaval del este, navegamos unas 20 millas rumbo SSE, y al mediodía nos dirigimos hacia el norte.

Calmado todos los días 25, 26 y 27 de agosto.

El 29 de agosto, con rumbo ExN, volvimos a tener un buen viento del noroeste, pero a causa de un temporal el viento cambió al norte, de modo que tuvimos que recoger todas las velas, y utilizar la bomba.

---

[116] Situados a la salida del estrecho de *Hudson*, en la isla *Resolution*, se dirigen al sur, con referencias mínimas a su posición, y en medio de imponentes tormentas. Recordemos que eran solo tres personas las que gobernaban el barco, una epopeya formidable.

El 31 de agosto zarpamos pero sólo con la vela mayor pequeña, y no tuvimos más que tempestad y mal tiempo.

El primero de septiembre hicimos frente a un viento que podía arrastrar a los hombres.

El 2 y 3 de septiembre, otra vez tormenta y tempestad del sudeste. Por la tarde nos vimos obligados a recoger las velas por completo y a tumbarnos, haciendo funcionar la bomba.

El 4 de septiembre tuvimos una lluvia y un viento tremendos, que se convirtieron en un vendaval, y no pudimos prescindir de la bomba en absoluto. Por la tarde el viento comenzó a ser más favorable, y como estábamos bastante cansados de bombear navegamos toda la noche sin velas, para descansar un poco cuando la bomba lo permitía.

5 de septiembre. A mediodía, observé la latitud en 58°59'. El viento era de poniente, con lluvia y el mar bastante embravecido.

6 de septiembre. Toda la noche con viento, y por la mañana amainó.

El 7 de septiembre observé la latitud en 59°15', con una agradable brisa moderada. Seguimos la ruta, y pronto el viento amainó de nuevo.

8 de septiembre. Observé la latitud en 60°19', con el viento suave y de nuevo del oeste.

Los días 9, 10 y 11 de septiembre tuvimos mucho viento y neblina, pero por la tarde y hacia la noche se levantó un vendaval, y nuestra vela de proa se arrancó de la cuerda de seguridad, de modo que los tres tuvimos mucho que hacer para subirla, y luego vaciar el barco, medio lleno de agua.

12 de septiembre. En el transcurso de la noche el viento se desplazó hacia el oeste, y sopló con fuerza. La escota de vela-

cho voló en pedazos, y la escota de sobrejuanete se partió, también el estay grande, y los tres trabajamos con gran zozobra.

El 13 de septiembre conjeturé que estaríamos en la longitud de las *Shetland*, y luego divisamos un barco al que nos acercamos tanto que pudimos hablar con la gente a bordo, y les pedí que me ayudaran, pero aunque llegué a su lado dos veces no pudo ayudarme porque el viento era demasiado fuerte.

El 14 de septiembre llegamos a las islas *Orkney*.

El 15 de septiembre pasamos las islas *Orkney* y el viento viró completamente hacia el SE.

El 16 de septiembre navegamos 20 millas rumbo ExN hacia Noruega, lo más cerca posible del viento.

El 17 de septiembre continuamos navegando rumbo ExN.

El 18 de septiembre cambié el rumbo más hacia el sur.

El 19 de septiembre me vi obligado a situarme al pairo todo el día durante un vendaval.

El 20 de septiembre vimos Noruega.

El 21 de septiembre, en medio de un gran vendaval nos refugiamos al sur de *Alden*, sin conocer el lugar. Entré en estas islas rocosas por un gran fiordo, pero no pude encontrar fondeadero, y me vi obligado todo el día a vagar de un lado a otro entre las rocas, porque solo tenía media ancla. Hacia la tarde, cuando vi que no salía nadie, me metí en una bahía y eché la media ancla, y así me quedé, sin amarrarme, porque no tenía bote con que llevar una soga a tierra. A última hora de la tarde se acercó por casualidad un campesino y me vi obligado a amenazarlo con una escopeta para que viniera y me ayudara a llevar una soga a tierra. Por la mañana, me dirigí de inmedi-

ato en el mismo bote al alguacil de Su Majestad en *Sognefjord*, y le pedí que me procurara víveres frescos, y hombres que pudieran llevar el barco a Bergen. Como el barco estaba a salvo y había regresado a un país cristiano, nosotros, los desventurados, no pudimos contener las lágrimas de tan gran alegría, y le agradecimos a Dios habernos concedido esta felicidad.

El 25 de septiembre llegué a Bergen y fui inmediatamente a los médicos para obtener consejos y remedios. También mandé en seguida preparar bebida y medicinas, y enviarlas a mis dos hombres por medio de un capitán, a quien mandé al barco para que lo cuidara en mi lugar.

El 27 de septiembre escribí a Dinamarca, a las altas autoridades, para informar que había llegado allí.

# Edward Pellham

1630

El marinero y artillero Edward Pellham escribió un relato de las aventuras que padeció junto a sus compañeros, y por error sitúa los hechos como sucedidos en Groenlandia, pero se trata de la costa oeste de la isla *Spitsbergen* del archipiélago *Svalvard,* dedicado «Al honrado y admirado caballero Sir Hugh Hamersley, concejal de la ciudad de Londres, gobernador de la *Worshipfull Company of the Muscovia Merchants,* y al admirado señor concejal y ciudadano, capitán William Goodler, y a todos los demás venerables partícipes y aventureros de la dicha famosa compañía.»

Al sur de la isla *Spitsbergen* William Barents descubrió en 1596 el estrecho *Bell*, entrada a los fiordos *Van Mijenf* y *Van Keulen*, un disputado caladero de ballenas que a lo largo de los años enfrentó a marineros vascos, holandeses, franceses e ingleses, que armaron navíos para asentar su soberanía y defender sus estaciones balleneras. En el momento de la narración el lugar estaba bajo control de los ingleses, que cada verano enviaban sus barcos a faenar.

El primero de mayo del año 1630 una flota ballenera de la compañía, formada por tres barcos bajo el mando del capitán William Goodler, zarpó hacia la isla *Spitsbergen*. El barco llamado *Salutation* se estacionó en el estrecho *Bell* donde desembarcó ocho personas en una chalupa, el artillero William Fakely, el ayudante de artillero Edward Pellham, el cortador de ballenas Thomas Ayers, el tonelero Henry Bett, y los mari-

neros John Wise, Robert Goodfellow, John Dawes y Richard Kellet. Su objetivo era cazar víveres para la despensa mientras se dirigían a puerto *Green* a encontrar al segundo barco, pero a causa de la niebla y el hielo se extraviaron, y los barcos regresaron a Inglaterra sin ellos.

Abandonados, pasaron el invierno en el puerto *Bell*, en una estación de verano de los balleneros flamencos, con cabañas de madera que adecuaron, utilizando como combustible botes rotos, toneles vacíos y cajas de embalaje. Se alimentaron de morsas, zorros y osos, y al llegar la primavera de las aves y sus huevos. El 25 de mayo del año 1631 llegan dos barcos de Inglaterra y tres días después la flota de la compañía. Recogen a los marineros, asombrados por su resistencia a las adversidades, y parten para Inglaterra el 20 de agosto.

## NARRACIÓN BREVE DE LA MARAVILLOSA SUPERVIVENCIA DE OCHO HOMBRES QUE FUERON DEJADOS POR LA TRIPULACIÓN DE SU BARCO EN LA COSTA DE GROENLANDIA, EN EL AÑO 1630.[117]

El año 1630 la *Muscovy Company* de Londres envió tres barcos a pescar ballenas y morsas a la costa de Groenlandia. Uno de ellos se llamaba *Salutation*, y después de algunos días de navegación, habiendo llegado con buen viento al lugar de destino, desembarcaron con su chalupa a ocho hombres para cazar venados, entregándoles un par de perros, una carabina, dos lanzas y un yesquero, situados en ese momento a cuatro leguas de *Black-point* y cinco de *Maiden Paps*, en un lugar conocido por la abundancia de excelentes ciervos.

El 15 de junio, un día hermoso y claro, al cabo de cuatro horas la chalupa tocó tierra, y al desembarcar los hombres en seguida mataron catorce buenos ciervos. Después del éxito, y estando bastante fatigados, tanto por remar como por la caza, se sentaron a comer las vituallas que habían traído consigo, y al caer la noche acordaron descansar donde estaban, siendo todos de la opinión que sería peligroso, y tal vez sin ninguna utilidad, buscar el barco en la oscuridad.

Amaneció con el tiempo espeso, el viento soplando fuerte del sur y mucho hielo entre la costa y el barco, que se vio obligado a virar en dirección al mar, fuera de la vista de la chalupa, un movimiento que los hombres de la chalupa no se explicaban y les causó cierta alarma. Pensaron que el mejor trayec-

[117] Crónica adaptada por Tobias George Smollett en 1766.

to era dirigirse cazando a lo largo de la costa a puerto *Green* donde estaba estacionado otro de los barcos concertados, y donde por unanimidad acordaron quedarse hasta recibir noticias de su propio barco, del que tenían motivos para temer que estuviera encerrado a la deriva entre el hielo.

En su camino hacia el puerto *Green* se mantuvieron cerca de la orilla y abatieron ocho ciervos más, que subieron a bordo de la chalupa. El día 17, cuando llegaron al punto previsto, vieron con gran pesadumbre que el otro barco había partido, una desgracia inesperada y sorprendente, ya que era seguro que no tenía suficiente cantidad de provisiones para un viaje de regreso a casa. Y estaban muy inquietos porque sólo faltaban tres días del tiempo límite para que los barcos partieran de la costa, sabiendo perfectamente las malas consecuencias de una demora, y esto los determinó a esforzarse para llegar al estrecho *Bell*, que era el lugar señalado como punto de encuentro general. Para aligerar la chalupa y que pudiera avanzar, arrojaron por la borda toda la carne de venado.

Desde el puerto *Green* hasta el estrecho *Bell* calcularon la distancia en dieciséis leguas, y esa noche llegaron a la punta de *Nesse*, que supusieron que estaba como a la mitad del camino, y aquí se vieron obligados a anclar en un fondeadero bastante seguro, entre dos rocas, y había una niebla tan espesa que no podían ver a más de un pie de distancia. El día siguiente, hacia el mediodía se aclaró el tiempo y salieron de esta ensenada. Trabajaron duro con los remos sin llegar a avistar el estrecho *Bell*, que rebasaron por lo menos en diez leguas en dirección sur, hacia el estrecho *Horn*. Y no se juzgará muy grande este error si tenemos en cuenta que no te-

nían brújula a bordo, ni ningún hombre que estuviera seguro de la tierra, cuando la avistó.

Después de deliberar, se determinó que habían ido demasiado lejos en dirección sur, y a pesar de la obstinada exhortación del artillero William Fakely, viraron hacia el norte, que era el rumbo correcto, y con el tiempo despejado pronto se apartaron dos millas del lugar. Al observar de cerca el aspecto del altiplano William Fakely se alteró en extremo diciendo a los compañeros que estaba seguro que habían tomado un camino equivocado, porque la tierra que tenían enfrente no tenía la más mínima apariencia de ser el estrecho *Bell*, y por desgracia persuadió a la tripulación de la embarcación para que se dirigiera hacia el sur, circunstancia que fue la causa de sus desgracias posteriores.

Al seguir mucho tiempo esta dirección, la gente comenzó a pensar seriamente que el estrecho *Bell* no podía estar hacia el sur, y resolvieron de nuevo ir al norte, resolución que irritó tanto al obstinado artillero que rehusó seguir gobernando, y abandonó el remo guía al cuidado de Edward Pelham. La chalupa avanzaba contra un viento poderoso y el día 21 llegaron a la vista del estrecho, donde el viento empezaba a soplar del este noroeste, de modo que se vieron obligados a replegar las velas y manejar los remos, y con su ayuda se internaron dos millas en la costa, donde se ocultaron obligados, o navegar a sotavento.

Ahora todos estaban convencidos, no sólo que se trataba del estrecho *Bell*, sino que era el mismo lugar que habían evitado unos días antes, incluso William Fakely se vio obligado a reconocerlo. En seguida buscaron un puerto conveniente para la chalupa, y habiéndola amarrado, enviaron por tierra a dos

de los marineros a la carpa en el estrecho *Bell* que estaba a diez millas de allí, para ver si había alguna señal de los barcos. Pero tenían pocas esperanzas, ya que soplaba un viento contrario y el tiempo asignado para su estancia aquí había terminado. Volvieron los enviados sin traer noticias de los barcos, pero resolvieron no dejar de intentar buscar algún lugar donde hubiera la probabilidad que estuvieran, por lo que acordaron visitar la ensenada *Bottle*, a unas tres leguas de distancia, al otro lado del estrecho, adonde llegaron el día 22, pero sin provecho, al no encontrar la menor esperanza de alivio o rescate.

Después de una deliberación razonada y desolada, cuyo resultado fue nada más que una reflexión mutua a confiar en la protección divina, y soportar sin desanimarse las angustias que parecían amenazarlos, se resolvió buscar los mejores medios posibles de protegerse de los ataques del invierno, y de los horribles inconvenientes a los que, desprovistos de todas las comodidades y de lo necesario, habían de estar fatalmente expuestos. Se juzgó que el primer paso importante hacia esta seguridad era disponer de provisiones, para lo que hubo acuerdo general en dirigirse al puerto *Green* para matar venados en época propicia.

En consecuencia, el 25 de agosto, con el viento muy favorable sacaron la chalupa navegando hacia aquel lugar, y llegaron en doce horas. Aquí, clavando firmemente los remos en el suelo, y colocando sobre ellos la vela de la chalupa, formaron una especie de tienda modesta, y por la noche descansaron en su interior, pero al ser despejada y abierta no durmieron más que una breve siesta. Se levantaron temprano para partir hacia *Cole's Park*, a donde se dirigieron por consejo de Thomas

Ayres, que sabía que estaba bien provisto de carne de venado, y el mismo día en ese lugar no sólo mataron siete venados, sino también cuatro osos, con la intención de almacenarlos como alimento. Pero cuando el tiempo empezó a nublarse y no ser propicio para la caza, recorrieron el camino de regreso al puerto *Green*, donde levantaron una tienda de la manera antes descrita, con sus velas y remos, y después de comer de los alimentos que tenían durmieron bastante bien esa noche.

A la mañana siguiente, con un agradable tiempo seco, dejaron a John Dawes y William Fakely para que cuidaran de la tienda y prepararan los víveres para comer a su regreso. Subieron a bordo de la chalupa y se dirigieron hacia *Cole's Park*, donde no tardaron mucho en matar seis venados con la ayuda de sus perros, de los siete que vieron alimentándose en la ladera de una colina. Como el tiempo era sombrío, optaron por no ir más lejos de esta colina, que habían circundado todo el día, abatiendo seis venados más. A medida que avanzaba la noche, con viento y lluvia, se apresuraron rápidamente hacia su tienda, donde continuaron todo el día siguiente a causa del frío, la humedad y la tormenta.

En la playa hallaron otra chalupa perteneciente a los barcos de la compañía, que siempre dejan dos o tres atrás. Almacenaron a bordo su provisión, consistente en osos, venados y chicharrones de las ballenas que habían hervido aquí este año. Se dividieron en dos grupos con la intención de dirigirse al estrecho *Bell*, donde habían decidido pasar el invierno, pero la llegada de la noche les impidió continuar. Al ser el día siguiente domingo eligieron no salir, sino guardar el sábado con el debido respeto. Partieron por la mañana con buen tiempo, pero el lunes solo pudieron llegar a la mitad del camino, y el

martes llegaron a la ensenada *Bottle*, donde a causa del fuerte viento se quedaron hasta el día siguiente.

Mientras, el viento sopló tan fuerte y el mar subió tanto, que sus chalupas, amarradas entre sí, se llenaron de agua, y las provisiones no solo se mojaron, sino que parte de ellas se esparcieron por la borda, de modo que se vieron obligados a mojarse para recuperarlas, y también tuvieron que vadear para recuperar las chalupas, que con el impulso se dirigieron a la orilla. Las amarraron con una cuerda y garfios, y resolvieron dejarlas reposar hasta que el viento facilitara su viaje al estrecho *Bell*, lo que hicieron el 3 de septiembre sin ningún accidente adverso.

Aquí su primer cuidado fue descargar las provisiones y guardarlas cuidadosamente en su tienda, que era el lugar destinado a su habitación de invierno. Es necesario informar al lector que esta era una tienda muy diferente de la que antes habían ideado hacer con las velas y los remos de la chalupa, porque era una especie de casa construida por los flamencos para el uso de los barcos mercantes de los Países Bajos, que se dedicaban a la pesca en esta costa. Hecha de madera muy bien ensamblada y cubierta con tejas flamencas, tenía unos ochenta pies de largo y cincuenta de ancho, y su uso principal era dar cobijo a los toneleros mientras se dedicaban a fabricar toneles para el aceite de ballena.

Con la temperatura enfriando y las heladas severas, no había ninguna posibilidad de aventurarse a otro viaje al puerto *Green*. De todas maneras, el estrecho debía estar tan congelado que dificultaría el regreso por mar, y por tierra era demasiado accidentado y montañoso para intentarlo. De modo que de momento se vieron obligados a abandonar todos los

proyectos sobre la caza de ciervos, y dedicarse a hacer su habitación tan cálida y compacta como lo permitieran las circunstancias. Y para lograrlo pensaron hacer una tienda pequeña dentro de la grande, y se aprovisionaron de tablones, postes y vigas de un pequeño edificio construido en la vecindad para la recepción del petróleo de la compañía. Las chimeneas de los hornos las llenaron de ladrillos, y tuvieron suerte de hallar cuatro toneles de cal fina, que mezclada con la arena del mar formó un excelente cemento.

Mientras Fakely y Pelham estaban ocupados en construir una pared del grosor de un ladrillo dentro de la tienda grande, contra las tablas interiores, todos los demás trabajaban en otras labores. Mientras uno derribaba las chimeneas, otro limpiaba los ladrillos, y un tercero los llevaba en canastos a los albañiles, otro templaba el mortero, otro formaba las tablas y otro curaba la carne de venado. Como los ladrillos sólo servían para levantar dos lados del nuevo edificio, se vieron obligados a hacer los otros dos de madera, y alzaron postes que tenían un pie de diámetro a distancias apropiadas entre sí, y clavaron tablas en cada lado, de modo que en el medio había un hueco que llenaron con cal y arena embutida, lo más fuerte posible, por lo que la corriente quedó en la parte exterior, y el lugar se volvió sorprendentemente cálido. Todo estaba cubierto con maderas que se intercalaban entre sí cinco o seis veces, y no dejaban abierta la menor grieta. La chimenea era un conducto de ventilación de la tienda mayor, que les servía a la vez de ventana, porque habían quitado algunas tejas de la parte superior, y hecho con ellas un agujero por el que entraba la luz, y daba paso al humo. La puerta la aline-

aron con una cama, que cuando se cerraba tapaba casi todos los resquicios.

El siguiente trabajo que hicieron fue construir cuatro cabañas en las que se instalaron de dos en dos, y con las pieles de venado secas formaron una cama muy cálida y agradable. Para arder, despedazaron siete chalupas viejas e inservibles que estaban en la orilla, y apilaron sobre las vigas los pedazos, con algún otro combustible que habían recogido, con lo que se protegieron contra la nieve, en caso que por alguna razón penetrara a través de las tejas.

Los días eran cada vez más fríos, o más bien las noches, pues de día apenas había luz, y cuidaban los fuegos para aprovechar al máximo su combustible, y cuando iban a descansar colocaban todas las cenizas y brasas sobre un trozo de olmo, y cuando lo abrían, después de estar enterrado unas dieciséis horas, conseguían mucho calor. Y por estos medios, y con el debido cuidado, su combustible duró ocho meses, a lo largo de los cuales su fuego nunca se apagó.

El 12 de septiembre llegó al estrecho un poco de hielo a la deriva, y encima de uno vieron dos focas profundamente dormidas, sacaron el bote, y con un viejo arpón y una cuerda se acercaron sigilosamente para que no se despertaran hasta estar muy cerca, entonces William Fakely le dio un golpe tan certero a la vieja que el arpón se le clavó rápidamente, no pudo soltarse y en seguida la mataron con una lanza, al igual que a la joven, cuyo afecto por su progenitora era tal que nadó cerca del bote cuando el cuerpo de su madre fue recogido, y no mostró la menor inclinación a escapar. Pronto las llevaron a tierra, y una vez asadas proporcionaron una comida abun-

dante. El 19 de septiembre había muchas en el estrecho, pero al estar más alerta, sólo una fue capturada.

Hacia el 10 de octubre el frío se hizo muy intenso, los mares se congelaron hasta donde alcanzaba la vista, y como sus ropas más cálidas, las que estaban en las mejores condiciones, comenzaban a desmenuzarse, fabricaron agujas de hueso de ballena, e hilo con la hilaza de las cuerdas, con lo que hicieron todo lo posible para mantener cosidos sus harapos. De una de las hieleras arrancaron un trozo de plomo con el que hicieron una lámpara, colocando una cuerda como mecha de vela, y con el aceite que se encontró en la tienda del tonelero se formó una luz muy agradable.

En una hondonada vecina corría un arroyo constante, que precipitándose en una especie de aljibe cercano les servía de bebida, cuidándose cada día de quitar el hielo con sus picos. Disfrutaron de este agradable refrigerio hasta enero, cuando la helada se hizo tan fuerte que se vieron privados de él y obligados a recurrir al agua de nieve derretida con hierros candentes.

A final de septiembre, aproximadamente, al ver que había pocas probabilidades de aumentar su reserva de provisiones, excepto de vez en cuando con un oso fortuito, se vieron obligados a administrar lo que tenían de la siguiente manera. Se limitaron a una comida razonable de carne al día, durante cuatro días a la semana, y los miércoles y los viernes se alimentaban de las grebas de las ballenas, que son esos trozos de grasa que generalmente se tiran cuando se extrae el aceite. Continuaron comiendo este alimento con regularidad alrededor de tres meses, cuando se vieron obligados a abstenerse otro día de comer carne, que comenzó a escasear. Por temor a

que también les faltara el combustible, asaban medio venado todos los días, y lo guardaban en toneles, pero dejaban un cuarto crudo para asar y comer caliente todos los sábados, Navidades y otras fiestas.

Desde el 14 de octubre hasta el 3 de febrero el sol no apareció ni una sola vez, pero la luna brilló a menudo con un gran resplandor, excepto cuando el cielo estaba cubierto. Aquí el clima invernal es en general nublado, espeso y brumoso. Hubo una especie de aurora desde el mes de octubre hasta el primero de diciembre, cuando el sol eclipsó totalmente hasta el día 20, siendo todo ese tiempo noche total, pero hacia el primero de enero apareció una cierta luminosidad.

Pelham, de cuyo diario hemos tomado este relato, nos dice que no tenían un almanaque que les indicara el paso de las estaciones, pero que se esforzó en dividir el tiempo en horas y días lo mejor que pudo, y añadiendo un supuesto día al epacta, halló el tiempo de la luna, y dice que estuvo tan acertado en su cálculo que encajó exactamente el día del mes que contó con el de la flota que vino a socorrerlos.

A fines de enero se dieron cuenta que el día duraba ocho horas, pero se desanimaron al comprobar que solo tenían provisiones para no más de seis semanas. Pero el día 3 de febrero, un día hermoso y claro con el sol brillando con gran fulgor, una osa con su cachorro se acercó a su tienda en busca de presa, y sin intimidarse por su presencia avanzó hacia ellos y enseguida la mataron, pero el cachorro escapó. Este día, al terminar el trabajo se retiraron para calentarse, y después salieron para descuartizar el cadáver, que dividieron en piezas manejables y guardaron en su tienda. Vivieron durante veinte días de esta buena carne, mejor que la de su venado, y es de

notar que el hígado hizo que sus pieles se escoriaran, lo que, señaló Pelham, le fue de gran utilidad, porqué con la nueva piel alcanzó nueva salud y se recuperó de una mala enfermedad. Tiempo después mataron a varios más, entre ellos uno de al menos seis pies de altura, y asaron la carne en asadores de madera, o la frieron en una sartén que encontraron en la tienda, una carne que consideraban igual a cualquier ternera.

Ahora que las provisiones no faltaban, ya no se sometieron a ninguna restricción, y tenían dos o tres comidas al día, lo que en poco tiempo los volvió fuertes, activos y saludables. A medida que los días se alargaban y el tiempo mejoraba disfrutaron de muchas aves, pero el 16 de marzo uno de sus mastines salió y nunca volvió, y no pudieron averiguar jamás qué fue de él. Para entonces los zorros empezaron a ser numerosos, pusieron trampas y atraparon más de cincuenta, con gran satisfacción.

En el estrecho *Bell*, en la temporada de primavera las aves más comunes vienen para reproducirse en las colinas. Se alimenta de peces y tienen el tamaño aproximado de un pato, pero las patas están tan pegadas debajo de la grupa que, si por casualidad se posan en tierra, el peso de su cuerpo casi les impide levantarse, pero en el agua están en su elemento natural. Apresaron estas aves con una trampa hecha de hueso de ballena y cubierta con una piel de oso con el lado carnoso hacia afuera, y sus pieles eran un buen cebo para las trampas de los zorros.

En mayo, con el tiempo cada vez más cálido, pudieron salir todos los días en busca de provisiones, pero no vieron nada que valiera la pena hasta el día 24, cuando vieron un gamo al que arrojaron a su perro, pero estaba tan acomodado y pere-

zoso que lo dejó escapar. Ese mismo día, en los cerros encontraron gran cantidad de huevos de aves, y se llevaron a casa treinta, con la intención de salir a la mañana siguiente y reunir más de mil, pero hizo tanto frío que les obligó a permanecer en el interior. Así se vieron privados de su ejercicio habitual, que consistía en escalar la cima de una montaña vecina para ver si el hielo se rompía en el estrecho, que es lo que estaba sucediendo, ya que una gran parte se dirigía hacia el mar a causa del viento del este.

El 25 de mayo, la severidad del tiempo les impidió hacer una salida, y estaban encerrados en su tienda cuando dos barcos de *Hull* se adentraron en el estrecho, y conocedores que algunos hombres habían quedado allí el año anterior, el capitán dirigió un bote a tierra para averiguar su suerte. Lo primero que encontraron al desembarcar fue la chalupa que había sido acondicionada para ir a cazar focas cuando el tiempo lo permitía, y se sorprendieron de encontrarla en tan buen estado. No esperaban que sus compañeros de navegación estuvieran vivos, sin embargo avanzaron hacia la tienda gritando *hey*, mientras se acercaban, y se asombraron no poco que les respondieran. Thomas Ayres, que estaba en la tienda exterior, fue el primero que los oyó y les devolvió la señal.

A los que estaban dentro el sonido de las voces les alarmó y animó, y se movilizaron con gran presteza, abrieron la puerta y salieron a la vez precipitadamente, presentando un aspecto muy rudo, porque a causa del humo estaban todos negros desde los pies a la cabeza, y sus ropas colgaban hechas jirones. Los hombres de *Hull* les recibieron asombrados, abrazando a esta pobre gente con gran alegría, y los acompañaron a su refugio, observando su inventiva maravillosa y agradable.

Por cortesía, participaron de la comida de la casa, bebiendo un vaso de agua fría y probando un poco de venado, que habían asado cuatro meses antes.

Cuando hubieron descansado un poco, y satisfecho su curiosidad, examinaron los ingeniosos métodos que sus hermanos habían puesto en práctica para protegerse de la escarcha y preservar el ánimo y el cuerpo. Todos se reunieron y subieron juntos a bordo de uno de los barcos, donde Pellham y sus compañeros fueron tratados con gran humanidad y ternura.

A los tres días, los barcos a los que pertenecían entraron en el estrecho, y cada hombre volvió a su lugar de origen, pero un tal Mason, a quien pertenecían Fakely, Ayers y otros dos, los saludó de manera cruel y con un lenguaje desmedido, llamándolos fugitivos y desertores. El capitán de Pellham, llamado Goodler, se comportó muy amablemente con él y los demás, y partieron hacia el 20 de agosto y tuvieron un dichoso viaje de regreso a casa, donde la compañía rusa, a cuyo servicio habían zarpado, les compensó lo suficiente las angustias que habían soportado.

# Luke Foxe
1631

El viaje del capitán inglés Luke Foxe lo favorecieron algunos comerciantes de Londres en medio de una pugna con los comerciantes de Bristol y el capitán Thomas James, que estaba organizando otra expedición en el mismo momento y al mismo lugar, la bahía de *Hudson*. Equipado para dieciocho meses, contando en invernar en medio del recorrido, los dos capitanes se encontraron en medio de la bahía.

Foxe es el primero en circunnavegar aunque de manera parcial la bahía entonces llamada en su parte norte de *Button*, siguiendo su costa meridional en dirección sur. Continúa la exploración en dirección norte, y también es el primer navegante en penetrar en la que se llamaría *Foxe Basin,* y en recorrer la costa occidental de isla de *Baffin*. A la altura de 66°, y a causa del hielo, se vio obligado a terminar la exploración y regresar a Inglaterra.

Escribe Foxe, «No emplearía ni un minuto de los que Dios me da para el buen resultado del viaje si fuera establecido por comerciantes privados, pero es un viaje de las mayores consecuencias al ser el Rey nuestro aventurero, junto con la nobleza y los señores del reino, que todos esperan más de nosotros que de cualquiera de nuestros predecesores.» Y resume el resultado de su travesía ártica certificando haber llegado «más lejos que cualquier otro de mis predecesores, en menor tiempo y con menor costo, he cerrado todas las esperanzas puestas en el lado oeste de la bahía de *Button* [*Hudson*] desde

64½° en círculo hasta 55°, y desde el punto de *Carey's Swan's Nest* hasta el punto *Sharke* [canal de *Foxe*], ahora perfectamente descubierto por mí, que lleva una marea que viene del sudeste a través de la bahía de *Hudson* [nombre dado entonces solo al sur de la bahía], a lo largo del lado este hasta los 66°30', más o menos, cosas que no se conocían hasta ahora, y por las que me arriesgué por mi país.»

## EL VIAJE DEL CAPITÁN LUKE FOXE, EN LA PINAZA *CHARLES* DE SU MAJESTAD, DE 80 TONELADAS DE CARGA, CON 20 HOMBRES Y 2 MUCHACHOS, Y VÍVERES PARA DIECIOCHO MESES, SIENDO TESORERO EL JOVEN SIR JOHN WOSTENHOLME.

«El 5 de mayo partí de *Deptford* dirigiéndome a *Greenwich* donde estaba entonces la Corte, descargué mis siete cañones dos veces y esta noche anclé en *Erith*. El día 6 llegué a *Gravesend*, y después de haber comprado las cosas necesarias volví a navegar y anclé esa noche entre *Shoe* y *Whittaker*. El día 7 cruzé por *Essex* y *Suffolk*, y al ser una noche tranquila anclé en *Yarmouth Roades*.» La extensa crónica escrita por el mismo Foxe, entre vendavales, miedo al hielo, desconcierto en lugares ignotos, el año 1784 la resumió con rigor Johann Reinhold Forster, y este es su relato.

«El Capitán Luke Foxe zarpó de *Deptford* el 5 de mayo de 1631, en el barco de Su Majestad *Charles*, de 80 toneladas de carga. El día 15 partió en dos su verga mayor, se dirigió a las *Orkney* pero allí no pudo conseguir una de nueva y continuó navegando. Después de pasar el cabo *Farewell* [58°30'] en medio de la niebla tomó rumbo hacia el estrecho de *Hudson*. Cuando se acercó al hielo descubrió que a sotavento de cada gran isla de hielo flotaban muchos pedazos pequeños formados por el continuo golpeteo del mar sobre estas islas, y socavándolos de tal manera que se desmoronan por su propio peso. Finalmente, el 20 de junio Foxe vio tierra en el lado norte de la ensenada *Lumley*. Estaba entonces en la latitud de 62°

25'. Al encontrar hielo en esta ensenada estaba deseoso de penetrar en el estrecho de *Hudson,* pero aquí también flotaba una gran cantidad de hielo. Continuó desde el cabo *Warwick*, en la isla *Resolution*, hasta el cabo *Chidley* o las islas *Button*, de las que distinguió claramente cuatro. La mañana del día 23 amaneció nublada, pero más tarde el sol brilló tanto que el hielo y la brea de los costados del barco comenzaron a derretirse. En el estrecho había aún gran cantidad de hielo, del que observó dos clases: primero, las montañas de hielo, de tamaño y altura muy considerables, alguna alcanzaba de 20 a 42 varas sobre la superficie del agua; y luego, las placas de hielo, algunas sobre las cinco yardas de extensión, otras de unos dos acres cuadrados, pero la mayor parte de uno o dos pies sobre el agua, y ocho o diez debajo.

El día 30 pasó cerca de una montaña de hielo algo más alta que las demás, y encima reposaba una gran piedra que pesaba por lo menos cinco o seis toneladas, también otras piedras y algo de barro. Estas montañas de hielo se forman en la costa por la nieve del viento que sopla sobre la empinada cima de alguna alta montaña, a la que se adhiere, y se compacta en un pedazo de hielo firme y sólido, que en primavera se suelta con el deshielo, y rueda hacia el mar, llevándose consigo la tierra, las piedras, el barro y los árboles que antes envolvía.

Una noche, una montaña de hielo se abalanzó sobre el barco, y como por la parte sumergida era más profunda que las placas de hielo, la corriente la hizo circular más rápido que las placas que estaban entre el barco y la montaña, pero estando la enorme masa ya perforada por la acción del agua, a consecuencia de su embate contra el barco podría haberse quebrado, y si los pedazos rotos hubieran caído sobre el barco po-

drían haberlo hundido con facilidad, ya que la montaña estaba a 9 o 10 brazas (es decir, de 54 a 60 pies) sobre el agua, y ¿quién puede decir cuántas debajo?, quizás nueve veces más, y en consecuencia la altura total de la montaña de hielo era de unos 540, o incluso 600 pies.

El 1 de julio Foxe estaba frente a una segunda isla separada de las islas *Resolution*, que en algunos mapas se llama *Terra Nivea*. El tiempo era cálido y cerrado pero tranquilo, de modo que no podían moverse por falta de viento. El día 4 envio un bote a la tierra del norte, donde encontraron[118] varias chozas desiertas por los nativos, un trozo de madera flotante y las patas y estiércol de un animal del tipo de los ciervos.[119]

El día 14 vio un unicornio marino de unos nueve pies de largo. [...] La misma tarde vio 20 unicornios marinos más. El día 15 divisó las islas *Salisbury* y *Nottingham* a siete leguas de distancia, se dirigió algo hacia el sur, fuera de la trayectoria del hielo, y encontró tierra en 160 brazas. Las piedras recogidas por el plomo eran de la misma clase que las que normalmente se encuentran sobre el hielo, que las traslada desde tierra firme. Estas piedras se desprenden lentamente del hielo y caen al fondo, donde se acumulan a lo largo de los años, y se las encuentra hundidas en todos los lugares. Aquí observó que

---

[118] Foxe en su crónica escribe, «Encontraron donde la gente había estado en la antigüedad, las paredes de sus habitaciones eran de piedras, colocadas una sobre otra, y construidas en escuadra, también encontraron un mango de cuchillo y tres clases diferentes de hierbas que mi cirujano no conocía, y una pieza de madera a la deriva.»

[119] El día 5, ya dentro del estrecho de *Hudson* avista las islas *Savage* en 62°40' y el cabo *Charles*. El día 8 latitud 63°31'. El día 10 encuentra una isla cerca de tierra firme, que al regreso llamará *Nicholas*.

la brújula había perdido sus poderes, y Foxe conjetura sobre este fenómeno y su causa [...]. Ahora estaba cerca de la isla *Nottingham*, hacia donde tenía la intención de dirigir el barco. Encontró tierra firme y a 35 brazas conchas de mejillones y piedras. El reflujo procedía del NW y la latitud era de 63º12'. El día 15 Foxe hizo una observación muy importante: las islas *Resolution*, *Salisbury* y *Nottingham* estaban las tres elevadas del lado este y bajas del oeste. Aquí también vio muchas morsas y el mismo día, a lo lejos el cabo *Pembroke* en la tierra firme llamada *Carey's Swan's Nest,* donde también había muchas morsas.[120]

El día 18 estaba bastante cerca de esta última tierra mencionada, y el día 19 en un resto de hielo vio un oso blanco que enseguida mataron. Produjo 48 galones de aceite, comieron su carne cocida, y la hallaron buena, pero al asarla sabía a pescado rancio. Esa misma noche vieron una raya oscura en el horizonte, y en el cielo, hacia el norte, los meteoros conocidos con el nombre de *Henbanes*, o *Petty Dancers*,[121] que Foxe consideró como precursores de una tormenta que seguiría al cabo de 24 horas, lo que sin embargo no sucedió. El día 21 no avanzaron mucho más. Llegaron a *Carey's Swan's Nest*, [63º 20'] donde persiguieron muchos cisnes, pero no atraparon ninguno debido a los pantanos, arroyos y charcas de agua estancada, tan frecuentes en esta orilla. El día 24 vieron algunas focas en la latitud de 62º20', pero había muy pocas aves de cualquier tipo. El 27 hacía calor, incluso de noche. Allí vio

[120] El día 17 avista la isla de *Mansel o Mansfield*, la de *Dudley Diggs* y el cabo *Pembroke*.

[121] Una referencia a la Aurora Boreal.

abundancia de *rockweed*[122] y *tangle* (o *tang*).[123] Cerca de tierra firme, en el lado oeste de la bahía de *Hudson*, descubrió una isla en la latitud de 64°10', y la llamó *Sir Thomas Roe's Welcome*. Encontraron algunos lugares con sepulturas de los nativos pero ningún ser humano vivo. Las lanzas dejadas en estos sepulcros estaban enfiladas, algunas con hierro y otras con cobre.[124]

El día 28 observó una gran cantidad de peces saltando en el agua junto con muchas focas y también una ballena. Llegó por fin [el día 29] a una isla blanca a la que dio el nombre de *Brook Cobbam*, en honor a Sir John Brook. (Ahora se llama isla *Marble*). Encontraron cisnes y patos y un pájaro joven de cuello y cabeza largos, y Foxe no supo si era un avestruz (probablemente era una especie de grulla). Su perro persiguió durante mucho tiempo a un reno, pero el contramaestre, que no traía escopeta ni lanza, se vio obligado a dejarlo escapar aunque el perro lo había detenido, tanto el ciervo como el perro se habían herido los pies en las rocas y sangraban copiosamente. Vieron también cerca de la isla unas 40 ballenas, que probablemente dormían allí. Después Foxe navegó a lo largo de la costa occidental de la tierra firme, donde encontró gran cantidad de rocas pequeñas, lo que le mantuvo en constante desasosiego.

El día 29, el capitán desembarcó en una isla pequeña, en la que encontró una cantidad considerable de aves marinas, a saber, araos negros (*cepphus grylle*). También trajo de allí un

---

[122] *Pilea microphylla.*

[123] Un tipo de alga, *Laminaria*.

[124] En la introducción, el texto de Foxe sobre los nativos.

zorro pardo vivo (el *canis lagopus*, o zorro ártico) y había visto dos morsas, a una la golpeó con la lanza, pero escaparon por falta de recibir ayuda de alguien. También trajeron a bordo una gran cantidad de hierba del escorbuto [*cochlearia*], y Foxe ordenó que se exprimiera el jugo y se mezclara con un barril de cerveza fuerte, y que todos tomaran una pinta para su desayuno matutino, pero nadie a bordo quiso probarlo, hasta que se echó a perder por completo, y todos estaban terriblemente afectados por el escorbuto. La isla se llamó *Dunne Foxe*.[125]

El día 31 llegaron a un grupo de islas que Foxe llamó *Brigges his Mathematickes*. La tierra firme por donde navegaron el 3 de agosto era baja, con pequeños montículos de arena esparcidos como las costas de Holanda y Flandes [60°22']. Cuanto más se alejaba Foxe de *Sir Thomas Roe's Welcome*, menor era la altura a la que subía la marea.[126] El día 9 determinó entrar en el río *Nelson*, en cuya desembocadura vio varias ballenas blancas. Aquí ensambló la pinaza y encontró restos de la vivienda de invierno de Button, y vio innumerables ballenas blancas del tamaño de marsopas. El 15 de agosto hizo mucho calor. El día 17, río arriba encontraron moras, fresas, grosellas y algunas arvejas. Vieron también la pisada de un animal del tipo de los ciervos, y muy cerca de este lugar la estructura de madera de una tienda que se había levantado recientemente, junto con la chimenea, pelo de ciervo, huesos de

[125] NE. La isla *Sentry*.

[126] El día 4 en 50°53', desembarca en una isla y encuentra restos de los antiguos habitantes. El día 6 avista la entrada del río *Churchill*. El día 8 en la entrada de *Port Nelson* donde se quedan unos días reparando la pinaza.

aves y otras señales que no mucho antes algunos hombres habían estado allí. El día 18 desde el barco vio un reno trotando por la playa, pero no pudieron alcanzarlo. Habiendo encontrado la cruz de Button abatida la erigieron de nuevo, y grabaron una inscripción en una placa de plomo, llamando a la tierra *New Wales*.

Al no poder zarpar el día 19, por tener el viento en contra, mandó de nuevo al carpintero a tierra para cortar el mejor de los cinco árboles escogidos por el capitán, para suplir el de la verga mayor. Pero ninguno tenía un tamaño adecuado, porque aquí la madera en general es pequeña ya que la espesura del musgo en que se encuentran les impide echar raíces en lo profundo de la tierra. Aunque no crecen, en un corto tiempo se asientan fuertes fuera del musgo y son fácilmente abatidos por las tormentas, y mueren. De los cinco árboles señalados, ninguno era útil, ya que todos estaban podridos por dentro. Esa primavera la marea más alta había subido a 14 pies, porque los vientos del ESE y ENE la habían forzado, de lo contrario no habría subido más de 12 pies. Desde este lugar Foxe costeó en dirección este. [127]

El 29 de agosto vio por primera vez al capitán James y su barco, y conversó con él.[128] El 2 de septiembre llegó al cabo *Henrietta Maria*, donde las costas de la bahía toman dirección sur y donde Hudson había explorado la bahía, y ahora se había explorado toda la costa entre el puerto *Nelson* y el cabo *Henrietta Maria,* en consecuencia ya no quedaba esperanza de encontrar un paso en esta parte del mundo, desde los 64°30'

[127] El día 20 avista la isla *Nottingham*.

[128] Ambos capitanes intercambian sus experiencias y descubrimientos.

hasta los 55°10' de latitud. Por lo tanto, Foxe ahora deseaba hacer algunos nuevos intentos más allá de la isla de *Nottingham*, donde antes había encontrado todas las partes cubiertas de hielo. Foxe, al cabo *Henrietta Maria* le dio el nombre de *Wolstenholme's Ultimum Vale* [55°10°]. Hacia el día 6 el patrón y el contramaestre estaban enfermos. El día 7 Foxe llegó a *Carey's Swan's Nest*, donde se habrían quedado varados si él no hubiera subido accidentalmente a cubierta. El día 8 se encontraba en la latitud de 62°21' y a su norte el cabo *Pembroke*. Finalmente llegó a *Seahorse Point* y el día 15 vio la isla *Mill*, y tenían las velas congeladas, tan rígidas como la vitela.[129]

El día 18 vio un promontorio al que llamó *King Charles*, y el territorio a su norte lo llamó cabo *María* [*Queen's Cape*], en honor a la reina. El primero de éstos está en los 64°46' de latitud, el segundo ocho leguas más al norte. Al noroeste del promontorio *King Charles* hay tres islas, que juntas forman un triángulo equilátero, y a las que llamó *Trinity*, en honor a las religiosas de *Trinity House*. A otra isla, algo más alejada de tierra firme, la llamó de *Cook*, en honor a su amigo Walter Cook. El cabo *Queen* estaba en los 65°13' de latitud.

El día 20 vio otro promontorio, situado algunas leguas dentro del Círculo Polar Ártico y lo llamó *Lord Weston's Portland*, por cierta semejanza con el lugar de *Portland* en el Canal Británico.[130] Al norte de este promontorio la tierra firme se extiende hacia el sureste, y la llamó *Foxe his Farthest*.[131]

---

[129] Se dirige al norte, en la que se llamaría *Foxe Basin*, por su descubridor.

[130] El Canal de la Mancha.

[131] El punto más al norte descubierto, la *Foxe Basin*, en 65°30'.

Pero la isla que se sitúa a lo largo de la costa este, en la que Foxe hizo estos descubrimientos, se llama en algunos mapas *James*, aunque el extenso país en la parte sur de la bahía de *Baffin*, frente a la isla *Disko,* también se llama isla *James*, lo que ha introducido un gran desorden y confusión en la geografía. Foxe partió de regreso y dio nombre a cada punto de tierra firme en esta costa, y a cada ensenada e isla adyacente.[132]

El día 5 de octubre, cuando ya muchos de sus tripulantes estaban enfermos, pasó cerca del cabo *Chidley*, y con la proa del barco empapada de hielo, por las frecuentes inmersiones en el mar, la corriente lo empujó con gran impetuosidad hacia el sur. Por fin, habiendo cruzado el Atlántico, el día 31 de octubre atravesó el canal hasta los *Downs*, sin perder a un solo hombre ni la más mínima parte de los aparejos del barco.»

[132] Parece que es el día 21 cuando emprende el regreso. El 22 nombra los cabos *Dorchester*, *Barte* y se sitúa en 56º30'. Regresa a la isla *Mill,* cruza el estrecho de *Hudson*. El día 27 avista la isla *Resolution* y se dirige al sur, rumbo a Inglaterra.

# Thomas James

1631-1632

En la crónica que escribió el navegante inglés Thomas James de su viaje de exploración ártica, comenta que sus honorables amigos le importunaron a lo largo de muchos años para que realizara un viaje a la búsqueda del Paso del Noroeste «para llegar a Japón», y que también era la voluntad del rey. En esta circunstancia, sus conocidos de la *Worshipfull Company of Merchant Adventurers of the City of Bristol*, le ofrecen equiparlo con todo lo necesario y disponen el dinero para hacerlo posible. Al final, decide ir con un único barco de setenta toneladas, el *Henrietta Maria*,[133] un bote, una chalupa y una tripulación de 22 personas, entre ellas el panadero, el cervecero, el carnicero, los carpinteros y los oficiales. Hace una llamada pública y en pocos días se presentan muchos interesados, escogerá a marineros solteros, capaces, saludables y con conocimientos de navegación.

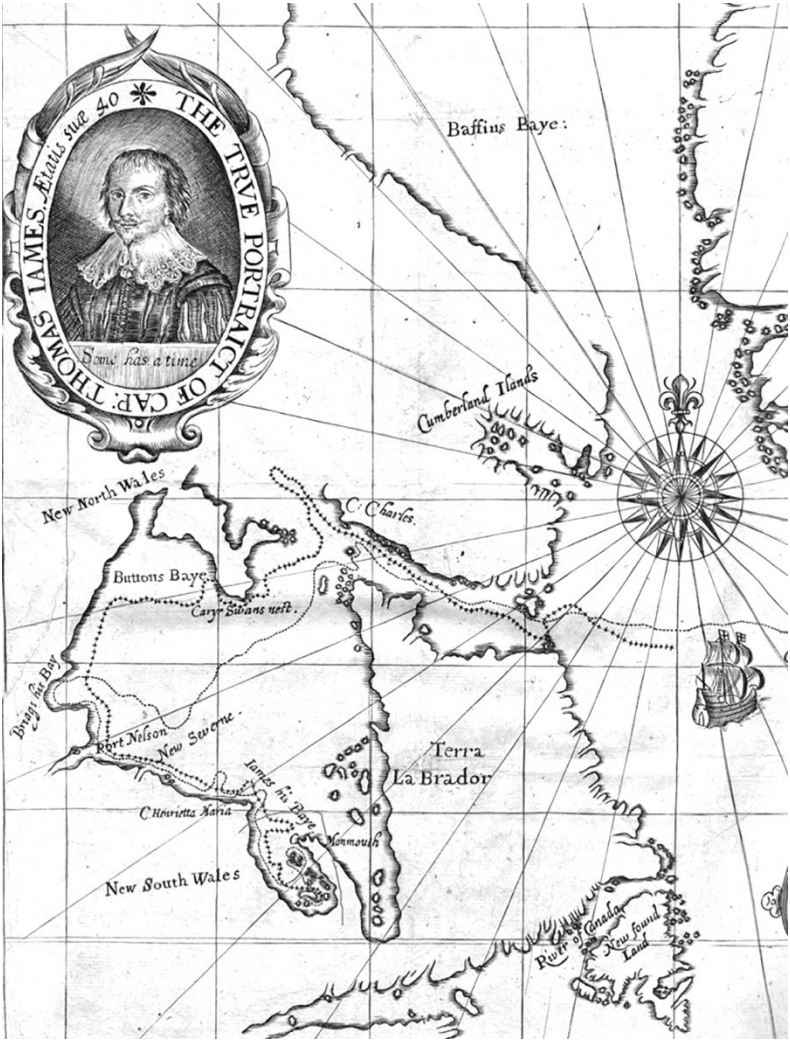
«Toda la compañía era desconocida para mí, y también entre ellos, pero me los recomendados en privado algunos dignos comerciantes, por su habilidad y fidelidad. Se me acercaron algunos que ya habían tenido lugares de alto mando en esta empresa, y otros que habían conocido los mares helados del norte, pero los rechacé a todos, ya que de ninguna manera quise llevar conmigo a nadie que hubiera participado en un viaje o aventura similar, por razones privadas que no es ne-

[133] Por el nombre de la reina.

cesario relatar aquí. De esta manera quise mantener el poder en mis propias manos, haciendo que todos los hombres reconocieran su dependencia inmediata solo de mí, tanto para la dirección como para disponerlo todo, así como de la navegación y de todas las demás cosas.

Mientras tanto, para mejorar mis anteriores estudios de este asunto, busqué crónicas, mapas, discursos o cualquier otra cosa que pudiera ayudar a mi conocimiento. Encargué a hábiles obreros que me hicieran la estructura de cuadrantes, ballestillas, semicírculos, etc., sin confiar en sus manos mecánicas para dividirlos, sino que los hice dividir por un ingenioso práctico de las matemáticas. También mandé fabricar agujas de brújula según las formas más razonables y verdaderas que se conocían.»

Todo a punto, hace un viaje a Londres para dar a conocer al rey la preparación y recibir las cartas con las instrucciones de cómo proceder. Los cartógrafos reales, teniendo en cuenta los descubrimientos de años anteriores, le señalan de manera exacta hacia donde ha de dirigirse para buscar el paso, los territorios aun no examinados. Ahora tendrá que indagar la zona norte y la costa occidental de la bahía de Hudson, pero el capitán Thomas James, después de dieciocho meses navegando entre el hielo, resguardado en tiempo de invierno, regresa sin resultados tangibles de su exploración, como tampoco los obtiene Foxe, aunque ambos llegan una altura parecida, alrededor de los 65º30', el punto más alto y desconocido por todas las expediciones. A raíz de los continuados fracasos, y la evolución de la situación política en Europa, el propósito de buscar el Paso del Noroeste se va a abandonar más de un siglo.




Thomas James. *The strange and dangerous voyage* (1633).

## EL EXTRAÑO Y PELIGROSO VIAJE DEL CAPITÁN THOMAS JAMES EN SU INTENTO DE DESCUBRIR EL PASO DEL NOROESTE HACIA EL MAR DEL SUR, CON LAS MISERIAS SOPORTADAS, TANTO DE IDA COMO DE INVERNADA Y DE REGRESO.

El viaje tuvo su inicio el día 3 de mayo de 1631 en el puerto de *Bristol*, un mes después, el 4 de junio, avistan Groenlandia. El día 6, rumbo oeste y obstruidos entre témpanos, la situación se vuelve peligrosa y están a punto de hundirse, sacudidos y golpeados «como creo que nunca lo fue el barco.» Los días 7 y 8 doblan el cabo *Farewell* y el 17 llegan a la isla *Resolution* soportando un frio extremo. Luchando contra las tormentas y el hielo, el día 22 encuentran refugio en un abrigo natural que agradecidos llaman puerto *God's Providence*. Desembarcan, erigen una gran baliza con una cruz y a la ensenada la llaman *Prices*, situada en la latitud de 61º24. Ascienden a una cima y desde la altura vislumbran las islas *Thomas Button* y el entorno de la isla *Resolution*.

El 5 de julio les sale al paso la isla *Salisbury* en la latitud de 63º15', pronto el cabo *Prince Charles* y la isla *Mill*, en medio de un «mar infinitamente acosado por el hielo. Esto me apenó mucho, porque aunque había decidido continuar el descubrimiento hacia el noroeste, vi que no era posible este año», pero lo intentarán en el viaje de regreso. El día 15, situados entre las islas *Diggs* y *Nottingham*, se adentran en la bahía de *Hudson*. En cuanto a los nativos, que tantas dificultades ocasionan a los anteriores navegantes, encuentran rastros recientes pero no se les acerca nadie a lo largo de todo el recorrido.

James relata lo sucedido a lo largo de la exploración en esta crónica detallada, pero a causa de su extensión seguiré la carta más breve que incluye en su libro, donde relaciona lo ocurrido desde el momento de la partida de Inglaterra hasta que en octubre de 1631 se ven obligados a invernar al sur de la bahía de *Hudson,* en la isla *Charlton* [52º], en la que se llamaría, en su honor, bahía de *James*.[134]

El primero de julio de 1632, a punto de emprender el regreso, la compañía desembarca en la isla *Charlton* y se dirige a la cruz formada donde habían enterrado a los compañeros muertos. Al atardecer, después de cenar, y antes de regresar al barco, «nos reunimos, y fuimos a dar la última mirada a nuestros muertos, y observar sus sepulcros [...] sujetando mi escrito a la cruz, que estaba bien envuelto en plomo, tomamos el bote y partimos, y nunca volvimos a pisar esa isla.» Lo escribe para ser recordados, «if we should perish in the action».

«La copia o carta que dejé en Charleton,
clavada en la cruz, el primero de julio de 1632.

Que sepan todos los que lleguen aquí, a esta isla de *Charleton*, que nuestro soberano señor Charles I, rey de Inglaterra, Escocia, Francia e Irlanda, defensor de la fe, deseando ser certificado de la existencia, o no, de algún Paso por el Noroeste o hacia el Noroeste, a través de estos territorios, en dirección al mar del sur, algunos de los comerciantes más inteligentes, de la *Worshipfull Company of Merchant Adventurers of the City of Bristol*, para satisfacer a Su Majestad ofrecieron voluntaria-

[134] En los escritos obra de James, a veces fechas y latitudes no coinciden.

mente proporcionar un barco conveniente para ese propósito, bien dotado, abastecido y equipado con todo lo más necesario. Esta oferta regalada no solo fue elogiada, sino que Su Majestad la aceptó amablemente. Después, armaron y aprovisionaron un barco llamado *Henrietta Maria*, de una carga de setenta toneladas, abastecido por dieciocho meses. El número de hombres capaces que se consideró conveniente para manejar tal negocio fue de veintidós, diecinueve hombres, dos jóvenes, y yo, indigno, que era su comandante. Los comerciantes de *Bristol* lo hicieron todo con juicio, lo ordenaron generosamente, y lo tuvieron listo el primero de mayo de 1631.

El 3 de mayo comenzamos nuestro viaje desde el puerto de *Bristol* comúnmente llamado *King's Rode*. Siguiendo diversos rumbos cruzamos cerca del cabo *Clear* de Irlanda, y ya orientados navegamos rumbo WNW, y el 4 de junio avistamos la tierra de Groenlandia, al norte del cabo *Farewell*, donde por espacio de dos días estuvimos peligrosamente inmersos en el hielo. Ya libres, doblamos el cabo *Farewell* hacia el sur y continuamos nuestro rumbo navegando en dirección oeste, con el barco rodeado por mucho hielo.

El 19 de junio llegamos a la isla *Resolution*, y mientras nos esforzábamos por rodearla por el sur un fuerte viento nos transportó al oeste, y arrastró el hielo y a nosotros hacia la orilla. Angustiado al ver que se trataba de terrenos quebrados con entradas en las ensenadas, envié la chalupa para buscar y sondear un lugar para refugiarnos, pero después de partir sufrió un gran peligro, igual que nosotros, y no podía regresar a causa del hielo. Empujados muy cerca de las rocas, pudimos desplegar nuestras velas y forzar la nave dentro de una ensenada, aventurándola entre peligros desconocidos para evi-

tar uno de manifiesto, antes de poder amarrarla en un lugar que creíamos a salvo del peligro.

El 22 de junio la ensenada se llenó de hielo compuesto de piezas fundidas en una, lo que alteró el curso ordinario del reflujo, y se precipitó sobre el barco empujándolo contra las rocas, a pesar de todos nuestros esfuerzos. A medida que se alejaba el agua el barco quedó colgado de la quilla en una roca, escorándose hacia la orilla, y tan pronto como nos dimos cuenta amarramos algunas guindalezas a los mástiles y a las rocas para mantenerlo derecho. Pero todo fue en vano, se hundió mientras el agua del reflujo disminuía, de modo que estaba tan volteado que no podíamos mantenernos dentro de pie. En seguida todos subimos a un trozo de hielo sin quitarle ojo y orando a Dios para que tuviera misericordia de nosotros. La roca de la que colgaba estaba un poco por encima del mástil principal, por eso pendía de la cabeza, y se hundió tanto que la portilla del castillo de proa estaba inundada. Al final, agradó a Dios que la pleamar llegara a su bajo lecho, donde antes lo había depositado la marea, y el barco emergió sano y salvo, y nos libramos milagrosamente.[135]

Con el primer viento nos dirigimos al oeste, acosados continuamente por tanto hielo que no pudimos alcanzar la isla *Sir Dudley Diggs* hasta mediados de julio. Y aquí ponderé que hacer, ya que según mis instrucciones debía explorar especialmente en dos lugares, uno desde la isla *Diggs* hacia el norte, y desde allí, navegando, a *Checks* y *Hubbert's Hope*,[136] y continuar la búsqueda en dirección sur. Pero al encontrar el mar

[135] Al lugar lo llamaron *God's Providence*, en 61º20'.

[136] NE. La bahía *Churchill*.

tan plagado de hielo en la latitud de 64°00', y también en la lejanía hacia el norte, consideré que pasaría mucho tiempo antes de poder indagar en esta dirección, y que con la llegada del mes de agosto encontraría muchos inconvenientes para regresar a la isla *Diggs*, ya que para entonces habría pasado la temporada, y con las noches largas y frías temía verme obligado a regresar este año avergonzado a Inglaterra. Por lo tanto me dirigí rumbo al oeste, hacia la isla *Mansfield* donde desembarqué dos veces, todavía obstaculizado y estorbado por el hielo [27 de julio].[137]

De allí me dirigí rumbo oeste con la esperanza de hallar un mar abierto en la bahía, pero el día 11 de agosto nos encontramos más estorbados por el hielo que en cualquier otro lugar anterior antes de avistar la tierra occidental, lo que sucedió en la latitud de 59°30', algo al sur de *Checkes*. No nos pudimos acercar a causa de los vientos contrarios y el hielo, atentos a la corriente de las mareas, que después, por experiencia, descubrimos que venían del norte. Costeamos rumbo sur a lo largo de la orilla, en diez brazas de profundidad y a la vista de tierra firme. Penetramos en la ensenada que se llamaba *Hubbert's Hope*, que era el lugar exacto donde debería estar el paso, como lo pensaban los más inteligentes y eruditos de este negocio en Inglaterra. Navegamos hasta el fondo de la ensenada, en tres brazas de profundidad, y descubrimos que era una bahía de unas 18 o 19 leguas de extensión. Desde allí nos

[137] En la crónica, James señala que encuentra la isla *Salisbury* en 63°15', el cabo *Prince Charles* y la isla *Mill*, y que rumbo NNW el mar estaba tan asediado por el hielo que no pudo llevar a cabo la investigación ordenada por el rey en aquellas latitudes.

dirigimos al sur, casi siempre a la vista de tierra firme, en una profundidad de ocho o nueve brazas, aunque tuve cuidado de mantener el plomo siempre en uso, en medio de un gran vendaval y un mar muy crecido. Sin embargo, antes de levar el plomo, el barco, (con las velas de proa, mayor de trinquete, mayor de gavia y cebadera) chocó contra una roca plana, dio tres golpes fuertes y la pasó por encima. Salvado este peligro, proseguimos y cruzamos *Port Nelson*.[138]

Al ver que la tierra se orientaba al este comenzamos a investigar con más atención, porque ninguna de las personas que había podido escuchar o leer, había visto esta tierra antes. Nos detuvimos entre las seis y cinco brazas porque es una tierra firme muy baja y se orienta en su mayor parte al ESE, y al ExS. El 27 de agosto me adentré, y en nombre de los *Merchants Adventurers of Bristoll* tomé posesión como propiedad de Su Majestad, nombrándola *The New Southwest Principalitie of Wales* [57°] Trasladé de tierra algunas hierbas y árboles pequeños, y maté diversas clases de aves y también las traje a bordo, en señal de apropiación. Poco después, los vientos contrarios me alejaron, y hablamos con el capitán Foxe, en un barco de Sus Majestades, puesto en marcha con el mismo propósito nuestro. Lo invité a subir a bordo, lo entretuve con la comida que habíamos conseguido en esta tierra recién descubierta, y le puse al corriente de todos nuestros esfuerzos. Hizo lo mismo y también nos dijo que había estado en *Port Nelson*, donde había amarrado una chalupa y había encontrado muchas cosas que Sir Thomas Button había dejado. Partió al

[138] En la crónica, James señala que el accidente se produce el 13 de agosto, y que el día 16 avistan *Port Nelson*.

día siguiente y se dirigió al oeste, y no lo volvimos a ver. Su barco, él y toda su compañía, gozaban de buena salud.

Continuamos nuestro descubrimiento rumbo este y llegamos a un cabo que está en la latitud 55°06', y lo llamamos *Henrietta Maria*.[139] Allí, la tierra se extiende hacia el sur, y la seguimos pero nos desanimó el mal tiempo a causa del vendaval. Nos dirigimos de nuevo a la costa oeste (para no dejar ninguna parte sin ver) y la seguimos otra vez hacia la latitud de 54°40'. En un segundo intento también partimos con un mal tiempo que nos situó al este, en esta dirección cruzamos por unas islas en la latitud de 53°30', y entre quebradas y peñascos llegamos a un fondeadero donde nos cobijamos unos días, cambiando de puertos.

Ahora, en estos lugares peligrosos el invierno ya empezaba a notarse, las noches a ser más largas y frías, y a lo largo del día teníamos trabajo buscando seguridad para pasar la noche. Aquí, por desgracia, encalló nuestro barco entre grandes piedras, del tamaño de la cabeza de un hombre, en las que golpeó terriblemente por espacio de cinco horas. Lo aliviamos trasladando algunas de nuestras pertenencias a tierra, y al final lo removimos, por la gracia de Dios, y llamamos a esta isla *God's favour*. Navegando de nuevo entre las rocas nos vimos en muchas situaciones extremas, pero con un suave viento del sur al final nos desplazamos a lo largo de la costa oeste en dirección norte, buscando un lugar conveniente para pasar el invierno, y de nuevo nos azotó una violenta tormenta, en la que perdimos nuestra chalupa. En medio de grandes peligros, alcanzamos a ver una abertura entre dos islas, y a pesar del

[139] Foxe llama al lugar *Wolstenholme's Ultimum Vale*.

mal tiempo nos atrevimos a entrar. Vimos que era un estrecho muy ventajoso, llegamos a un fondeadero y con nuestro viejo barco desembarcamos en una de las islas, que llamamos *Lord Weston* [52°50' o 53°35']. A la isla situada al este la llamamos *Lord of Bristol* [53°10']. Continuamos rumbo sur para buscar un lugar de invernada, porque este año el tiempo del descubrimiento había concluido. Sufrimos muchas dificultades entre estas islas, costas y terrenos accidentados, lo que nos hizo forzar el anclaje a tierra muchas veces.[140]

El 6 de octubre llegamos a esta bahía, que parecía un lugar muy apropiado para encontrar un puerto, pero buscando en los lugares más hacederos lo encontramos todo tan poco profundo y rocoso, y pedregoso por la parte del litoral, que no hubo manera de poder acercar el barco a la costa, y nos vimos obligados a navegar a una legua de distancia, situados en tres brazas y media de agua. El invierno se acercaba veloz con tiempo tempestuoso, el frío aumentó, nuestras velas se volvieron inmanejables por las heladas, y nuestro único bote tampoco podía salir del barco, a causa del tiempo. Hacia mediados

---

[140] James anota que el día 7 de septiembre llegan a los 54°10', un lugar nunca explorado, tal vez la isla *Bear;* el día 8 a una isla en 53°50', que llama *Westons* [*Agoomska*]; el día 11 están en 52°45'; y el 22 en la isla *Sir Thomas Roe* en 52°10'. El 30 de septiembre, cansados de deambular por el hielo, «pensábamos que se acercaba el fin de nuestras miserias, porque, conducidos entre rocas, costas, desniveles y brechas a nuestro alrededor, no sabíamos qué camino tomar, y navegábamos en extrema angustia.» James escribe:

*When the fierce winds shatter'd blacke nights asunder,*
*Whose pitchie clouds, spitting forth fire and thunder,*
*Hath shooke the earth, and made the ocean roare;*
*And runne to hide it in the broken shoare.*

de octubre mandé construir una casa en la costa, donde nuestros enfermos pudieran recuperarse mejor, con la intención de derribarla si encontrábamos otro lugar para nuestro barco. Como el bote no se podía acercar envié hombres a pie a descubrir la isla y ver si encontraban algún arroyo o cala, pero todo fue en vano. Pasamos los días con la esperanza del buen tiempo, hasta que en la casa los cabos comenzaron a congelarse, y el barco a congelarse en medio del mar, por lo que tuvimos que remover la nieve de las cubiertas. Es más, el agua empezó a congelarse de tal manera por el lado de la costa que el bote apenas podía acercarse a la orilla. A pesar de todo, si el viento soplaba del NW se producía un gran oleaje en la costa, y una mar tan crecida en la bahía, que nuestro barco no encalló, y tenía camino abierto al este, al SE y al sur, pero lo cierto es que la tierra más cercana estaba a dos leguas, y continuamos en el extremo de un fondeadero.

El 29 de noviembre el hielo nos rodeó por todos lados y nos soltó de nuestros amarraderos en tierra, y nos habría arrojado fuera de la bahía, sobre las rocas y la costa, donde sin duda habríamos perecido, pero por la gran bondad de Dios resultó ser un día tan cálido y con viento del sur, que sacamos rápidamente una vela y la atamos con cuerdas, y así conducimos el barco a la costa, donde estuvo toda la noche golpeteando. Con el barco encallado e inmóvil consideramos que lo mejor era hundirlo, pero antes de tener algunas de las provisiones en tierra vino la marea acompañada de viento del NW, y lo sacudió terriblemente. Subimos todas las provisiones secas a la cubierta superior e hicimos un agujero para hundirlo, pero batió tan extraordinariamente que pensamos que se había ido a pique. Se hundió tanto que el agua llegó a la

cubierta superior, tomamos el bote y bajamos a tierra. En este clima tan frío todos estábamos blancos y congelados y no nos distinguíamos de los hombres enfermos que estaban en tierra.

Al día siguiente desembarcamos nuestras provisiones, primero el pan, el pescado y las cosas secas, lo más lamentable era contemplar a los hombres obligados a vadear el agua hasta medio cuerpo. Pasaron dos días y en nuestro entorno se adherían grandes pedazos planos de hielo, y lo que se congelaba se convirtió en hielo firme entre el barco y la escollera, de modo que pudimos cargar todas las cosas sobre las espaldas a lo largo de una milla, desde el barco hasta la casa. A los pocos días la bodega se congeló tanto que no pudimos sacar nuestras cosas, y las dejamos congeladas hasta el próximo año. Luego construimos otras dos casas, la primera como vivienda, en la que nos acostábamos todos juntos, y la otra servía para resguardar las provisiones, y una tercera como almacén, que construimos a bastante distancia, por temor a un incendio.

Nos pusimos a considerar el estado en el que estábamos, dudando que el barco se hubiera hundido definitivamente, y en especial nuestro carpintero, pero suponiendo que aun estuviera en buenas condiciones, nos interrogábamos si podríamos sacarlo en verano, con las mareas bajas. Además, se podría estropear cuando el hielo se rompiera arrastrado por el curso de las mareas, y en este caso nos veríamos privados de cualquier embarcación para regresar a casa. El carpintero se comprometió a construir una pinaza con la carga de doce o catorce toneladas, que debería estar lista para la primavera, para que, si encontrábamos el barco inservible, pudiéramos arrancar las tablas y utilizarlas para la pinaza. Así lo decidimos y en mayo ya estaba preparada, a punto y lista para en-

samblarla con las tablas. Pero Dios misericordioso proveyó lo contrario. Sufrimos un invierno muy frío, en el que agradó a Dios visitarnos con la enfermedad, de modo que a principios de mayo de 1632, solo yo, el contramaestre y el cirujano, estábamos perfectamente sanos, pero este también empezó a enfermar. Hacia principios de abril, comenzamos a sacar el hielo del barco, y a mediados de mayo habíamos terminado.

El 24 de mayo el hielo comenzó a romperse entre el barco y la orilla, y a mediados de junio lo habíamos reflotado, y al contrario de nuestras expectativas lo encontramos firme y entero. Pocos días antes murió nuestro carpintero, y con él la esperanza de nuestra pinaza. El contramaestre Wardon murió el 6 de mayo, y el artillero Richard Edwards en agosto se rompió una pierna con el cabrestante, le fue cortada y languideció hasta el 22 de noviembre, cuando murió. Estos tres hombres yacen enterrados aquí, bajo estas tumbas de piedra. Perdimos a otro hombre, el intendente, un tal John Barton, que tuvo un mal paso en la pequeña bahía que se encuentra al oeste, a tres millas de esta cruz, se le hundió el hielo y no lo vimos más. Las dos imágenes que están envueltas en plomo, y fijadas en la parte superior de esta cruz, son de nuestros soberanos, señor y señora, Carlos I y la reina María, su esposa, rey y reina de Inglaterra, Escocia, Francia e Irlanda, etc. Debajo, las reales armas de Su Majestad, y en la parte inferior las armas de la ciudad de Bristol.

Y ahora estamos listos para partir este día, y tengo la intención de proseguir nuestro descubrimiento hacia el oeste, en esta latitud de 52°03', y hacia el sur también, aunque con pocas esperanzas. Si no lo logro, tengo la intención de apresurarme en dirección a la isla *Diggs*, y esforzarme por descu-

brir hacia el norte. Al tener alguna experiencia de los peligros de los hielos, costas y rocas en lugares desconocidos, creí necesario dejar este testimonio, de nosotros y de nuestros esfuerzos, por si Dios nos llevara a su reino celestial, y frustrara el regreso a nuestro país natal. Por lo tanto, deseo que cualquier viajero de mente noble que encuentre este escrito, o que llegue a conocerlo, que lo refiera a nuestro soberano señor, Su Majestad del Rey, y certifique a Su Gracia que aún no hay ninguna esperanza de encontrar un paso por este camino, y que persevero fielmente en mi servicio, considerando que es mi deber agotar la vida para contentar a Su Majestad, a quien ruego a Dios que bendiga con todas las felicidades. Y también que anuncie todas nuestras andanzas a nuestros honorables aventureros, y que, si como se ha dicho, perecemos, no sería por ninguna falta o defecto en el barco, o víveres, u otras necesidades, de lo que tenemos en abundancia para cuatro meses y más, y que si fuera necesario podríamos alargar a seis meses. Por lo tanto, siendo en este momento incapaz de expresar el agradecimiento de otra manera que no sea con mis oraciones a Dios, le suplico de todo corazón que derrame su abundante bendición sobre todos sus esfuerzos honestos, y que continúen sus nobles disposiciones en acciones de este tipo. Y prometo fielmente hacer una relación en caso de ir donde se dejen cartas y señales similares, tal como yo lo deseo. Termino deseando la felicidad de toda la humanidad en Nuestro Gran Salvador, Jesucristo. *Charleton*, 2 de julio de 1632. Thomas James.»

Este día, la expedición inicia la travesía de regreso a Inglaterra, pero antes recorrerán la costa oeste de la bahía *Hudson*

hasta la isla *Southampton*, y entran en el canal de *Foxe*, como les había ordenado el rey y no habían podido realizar en el viaje de ida. Llegaran al puerto de *Bristol* el 22 de octubre, después de catorce meses de viaje. James, en su crónica relata el viaje de regreso y los descubrimientos que hicieron.

«El lunes día 2 de julio nos levantamos temprano para estibar y armar la nave, encaminamos las anclas y fuimos a rezar rogando a Dios que continuara su misericordia, y dándole gracias por habernos restablecido. No encontramos ningún defecto en el barco, y teníamos abundancia de provisiones, de las que trajimos de Inglaterra, y una salud regular, que cada día mejoraba. Todo apunto empezamos alegres la navegación con viento del NW, malo para partir. Nos dirigimos a la isla de *Danby* [51º55'] para recoger más madera y preparados para aprovechar la oportunidad de un buen viento. [...] Con el viento en contra, al anochecer llegamos a un fondeadero entre la isla *Charleton* y la que el año anterior llamamos *Thomas Carie* [52º], en memoria de ese honorable caballero, ayudante de cámara del rey, donde pasamos toda la noche. [...]

El día 5, a las tres de la mañana estábamos a la espera, pero como el hielo nos rodeaba por todas partes no sabíamos qué camino tomar. Ahora evito repetir veinte veces lo mismo, porque hasta el día 22 estuvimos continuamente tan acosados y atormentados por el hielo que parecería increíble contarlo. [...] El día 22, después de haber estado acosados por una tormenta toda la noche, y situados esta mañana en medio de una espesa niebla, navegamos en trece brazas de agua. Cerca de mediodía aclaró y vimos tierra, y en seguida supimos que era el cabo *Henrietta Maria*. Ordené al contramaestre permanecer

en el lugar mientras armábamos una cruz con las armas del rey y las de la ciudad de Bristol. Llegamos a un fondeadero a una milla de la costa, en seis brazas de agua. Sacamos el bote, tomamos las armas y los perros, y desembarcamos. Sobre el lugar más eminente, erigimos la cruz, y buscando en los alrededores pronto vimos algunos ciervos, y después muchos más. [...] A las doce del día 5 [agosto] estábamos a 55°03' de latitud, con el cabo *Henrietta Maria* a unas doce leguas rumbo SExE.»

A mediodía del día 14 si sitúan en los 57°55', el día 18 en 59°30', y el día 19 en 61°07', entonces James ordena al capitán «dirigir el rumbo hacia al NE para encontrar un lugar entre *Carey's Swan's Nest* y *Ne Ultra*». El día 22 «nos detuvimos a una legua de la costa, en trece brazas, y viendo tierra firme al sur la rodeamos, y era *Carey's Swan's Nest*, que está en la latitud 62°00'.» El día 24 se sitúan en 63°30'. El día 26, «Llamé a mis asociados para consultarles, el capitán Arthur Price, el teniente William Clements, el ayudante John Whittered, el cirujano Nathaniel Bilson y el *boatswain* John Palmer, y les pedí que me aconsejaran sobre cómo llevar a cabo nuestro negocio. Juntos reflexionaron y después me trajeron a mano sus opiniones por escrito.

'Nuestro consejo es que regrese a casa a partir de este mismo día 26, y por estas razones: Primero, porque las noches son largas y tan extremadamente frías que apenas podemos manejar las velas y aparejos. En segundo lugar, el tiempo está dominado por un clima borrascoso y racheado, como lo atestigua esta tormenta continua desde el día 24, y ya no hay ocasión para el descubrimiento. En tercer lugar, dudamos que los estrechos *Hudson* estén limpios de hielo para que puedan ser

transitables en el momento conveniente, antes que nos congelemos, porque el invierno se acerca rápidamente, viendo que el hielo se extiende por todo el mar. En cuarto lugar, necesitamos un buen clima para cruzar el estrecho, porque nos quedaríamos mucho tiempo si evitamos la primera oportunidad. En quinto lugar, porque nuestro barco está muy agujereado, de modo que cuando hace mal tiempo nos vemos obligados a bombear continuamente, y es un gran esfuerzo, y está tan gravemente magullado por las rocas y los golpes de los témpanos, que ya no se debe aventurar entre ellos, sino para salvar nuestras vidas de regreso a casa. Y además, nuestros hombres se debilitan y enferman con el trabajo extremo. En sexto lugar, la estación del año está tan avanzada que no podemos esperar otro tiempo diferente del que hemos tenido, tanto últimamente como ahora mismo. Es decir, nieve y niebla, nuestro aparejo congelado y todo tan resbaladizo que un hombre apenas puede mantenerse en pie. Y esto con viento del sur, que si viniera del norte mucho peor se ha de esperar. Séptimo y último, que el hielo se extiende por las grandes cordilleras y montañas en el mismo camino por el que debemos ir, como usted y todos los hombres pueden ver. Y por tanto, concluimos, como se ha dicho, que no hay posibilidad de seguir adelante, por lo que le aconsejamos que regrese a casa, esperando que Dios nos dé un viaje favorable y nos devuelva sanos y salvos a nuestros países de origen, si no tentamos demasiado al tiempo con nuestra obstinación'.

De hecho, la mayoría de estas razones estaban a la vista, y no sabía qué decir para oponerme, no podía ofrecer ninguna razón para seguir adelante, por lo que, con el corazón lleno de tristeza, Dios lo sabe, consentí en izar el timón y dirigirnos a

Inglaterra, con la esperanza que Su Majestad censurara con indulgencia mis esfuerzos, y perdonara mi regreso. Y aunque no hemos descubierto reinos poblados, ni hemos tomado nota especial de su magnificencia, poder y gobierno, ni traído de regreso a casa muestras de sus riquezas y mercancías, ni entrometido en los misterios de su comercio y tráfico, ni hecho grandes contiendas contra los enemigos de Dios y de nuestra nación, sin embargo, deseo que nuestra buena voluntad en estas partes desérticas, sea aceptable para nuestros lectores.

Cuando izamos el timón estábamos más o menos en la latitud de 65º30', al NWxN de la isla *Nottingham*. Algunos opinaban que habíamos ido más hacia al norte, pero al juzgarlo, opté por fijar una distancia menor.» A mediodía del día 27 se sitúan entre el cabo *Charles* y las islas *Mill,* el 3 de septiembre en el extremo sur de la isla *Resolution,* y el 22 de octubre alcanzan finalmente *Bristol*, «fue milagroso que este barco nos trajera a casa de nuevo. Habiendo llegado todos, fuimos a la iglesia y le dimos gracias a Dios por habernos preservado en medio de tantos peligros.»

James resume su viaje, y contra la creencia general afirma que «lo más probable es que no haya paso» al noroeste en la bahía, y tampoco en la cuenca de *Foxe*, donde el rey le había ordenado investigar, y encuentra «hielo en la latitud de 65º 30', tendido sobre el mar, al albur, y estoy muy seguro que se origina en los litorales y las costa de las bahías. Si hubiera algún océano más allá estaría roto en pedazos, porque así lo encontramos, dirigiéndose al mar, hacia el este.» Y añade, «que los grandes barcos, aptos para el transporte de mercancías, no podrían resistir el hielo y otras contrariedades, sin un peligro extraordinario.»

De regreso a Inglaterra sin resultados, escribe el relato de lo acontecido, que dirige al rey, señalando las privaciones que sufrieron: «Muchas tormentas, rocas, nieblas, vientos, mareas, mares y montañas de hielo he encontrado en este descubrimiento. Mucha desesperación y muertes, que casi me rinden, pero el recuerdo de lo conseguido que iba a ofrecer a tan graciosa Majestad, me hizo sobrellevarlo y no ceder a mis propios miedos, o a las debilidades humanas.» Algunos autores afirman que los problemas de su navegación derivaron de su poca pericia, y John Barrow, un siglo después, califica la crónica, con ironía, como un libro de lamentos, llantos y luto.

Con los viajes de Foxe y James se cierra la gran época de la búsqueda del Paso del Noroeste, habrá algún intento aislado, pero no será hasta el siglo XIX que la armada inglesa va a desplegar ingentes esfuerzos para encontrarlo. Aventuras y muerte hallarán capitanes y marineros, Ross, Parry, Franklin, McClure, y al final un noruego, Amundsen, lo consigue.

# Greenland Company

1633-1634

La *Greenland Company* dispuso un equipo de exploración para conocer las condiciones existentes en invierno en la isla *Spitsbergen*. Escogieron a los siete marineros más audaces y capaces de permanecer allí todo el peligroso período. Se ofrecieron voluntarios, Outger Jacobson de Grootebroek, como comandante; Adrian Martin Carman de Schiedam, escribiente; Thauniss Thaunissen, de Shermehem, cocinero; Dick Peterson, de Veenhuyse; Peter Peterson, de Harlem; Sebastián Gyse, del puerto de Delft; y Gerard Beautin, de Brujas. Los trasladaron en un barco holandés a la isla de *San Mauricio*, en la costa de *Spitsbergen*, a donde llegan el 26 de agosto de 1633.

Se instalaron equipados con armas, provisiones, enseres y material para alzar un refugio. «La tienda de la habitación era de veintiún pies de largo, dieciséis de ancho, y su altura desde el suelo hasta el primer piso de siete pies y medio, construida por fuera con tablas de madera y por dentro con ladrillos de espesor mediano, y el desván estaba pavimentado con arcilla. El almacén, situado en la parte trasera de nuestra tienda, al que entrábamos por una puerta, tenía doce pies de largo, tan ancho y alto como el anterior, y estaba construido con el grosor de una tabla.»

La detallada crónica que escribieron refleja las vicisitudes que les encaminaron a todos a la muerte, y fue encontrada, con sus cadáveres, el 4 de junio de 1634 por otra expedición. En el original, publicado el año 1744 por los hermanos Chur-

chill, leemos sus largas jornadas protegidos de las inclemencias del tiempo dentro de la cabaña. Crónica de nieve, hielo, tormentas, merodean a la caza de osos, no conocen a los nativos, «pasando la mayor parte de nuestro tiempo en volver a escuchar las aventuras que nos habían sucedido tanto por mar como por tierra.» El texto que sigue es un resumen publicado el año 1766, y del original reproduzco algunos fragmentos.

## DIARIO ESCRITO POR SIETE MARINEROS QUE PASARON EL INVIERNO EN LA ISLA DE SAN MAURICE, EN SPITSBERGEN, EN LOS AÑOS 1633 Y 1634 Y TODOS MURIERON EN DICHA ISLA.

«Estando resuelta la *Greenland Company* de Holanda a impulsar descubrimientos lo más lejos posible, en esa parte del mundo de donde tomaron su nombre, siete marineros de espíritu audaz se ofrecieron libremente a pasar el invierno allí y llevar un diario exacto de sus observaciones de todo tipo, particularmente con respecto a la variación del clima y otros asuntos curiosos que podrían contribuir al mejoramiento de la astronomía, y tender al avance de la facilidad del comercio. Los dejaron en la isla de *Saint Maurice*, en Groenlandia,[141] el 26 de agosto de 1633, y partió la flota hacia Holanda con viento del noreste y un mar abrupto, que continuó toda la noche.

El día 27 no oscureció en toda la noche; el 28 nevó muy fuerte y compartieron media libra de tabaco por hombre, que sería la asignación de una semana, y salieron por la noche para hacer observaciones pero no vieron nada extraordinario. El día 29 fue claro y soleado, y desde una alta colina a la que subían a menudo, cuando el tiempo lo permitía, descubrieron muy claramente la montaña del Oso. La noche del 30 estuvo nublada, pero la del 31 clara y estrellada, con un vendaval del noreste.

Del 1 al 7 de septiembre, el clima fue bastante tolerable, con algunos chubascos de nieve y lluvia, pero el día 8, con vi-

[141] El cronista se confunde, se trata de las islas *Spitsbergen*.

ento del sudeste, llovió muy fuerte pero aclaró por la tarde. Al principio de la noche, clara y estrellada, se alarmaron con un ruido espantoso, como si algo muy pesado hubiera caído cerca de ellos en el suelo, pero al no tener consecuencias visibles, no lo tuvieron en cuenta.

El día 9, el sol brilló tanto que se quitaron las camisas para refrescarse, pero llovió por la tarde. Sufrieron cambios de este tipo con frecuencia hasta el día 17, y este tiempo lo emplearon en recoger hierbas y vegetales, también vieron muchas gaviotas. El viento cambió del sudoeste, y el mar blanco con espuma, pero la noche fue muy tranquila. El día 18 llovió mucho, y a cada uno se le entregó cierta medida de aguardiente, que les había de durar once días.

El 23, un día pesado y con viento del este, vieron una ballena cerca de la orilla, izaron su balandra y la persiguieron, pero el cielo se oscureció rápidamente, y una espesa niebla, y la lluvia torrencial que se avecinaba, favoreció su huida. El día 20, con tiempo frío, escarcha y viento del este, no encontraron más vegetales. Continuaron las lluvias frías, con fuertes vientos en varias direcciones que deterioraron el suelo.

El 2 de octubre descubrieron una hermosa fuente de agua dulce en la parte sur de la isla, y también algunos estanques que estaban tan helados que podían soportar el peso de un hombre. Los dos días siguientes fueron fríos y escarchados, pero el día 5, con viento soplando del sur, llovió tan fuerte que no podían moverse de sus tiendas. Sin embargo, la helada fría regresó la mañana siguiente. El día 8 por la noche hubo una tormenta tan violenta que temieron que se llevaría sus tiendas, lo que, con el ruido causado por el mar embravecido, les impidió dormir toda la noche. El viento viraba de norte a nor-

este, y era tan feroz que ningún barco hubiera podido vencerlo.

Ahora el frío empezaba a forzarlos, no sólo a hacer fogatas, sino a mantenerse cerca, y se vieron obligados a tender su ropa bajo techo para que se secara, cerca del fuego, porque en el exterior en un minuto se helaba tan dura como una tabla. También estaban muy alterados por las dolencias y aquejados de frecuentes vértigos. El día 12 hubo fuertes vientos, heladas y nevadas, y un barril de carne de oso se congeló a menos de dos metros del fuego. El día 15 salieron armados con arpones, lanzas, ganchos y otras armas ofensivas sobre dos ballenas arrojadas a la costa, pero la marea subió de repente y los arrastró, sufriendo algunas heridas.

El día 19 vieron un poco de hielo al norte de la costa, y aunque el sol estaba alto, no ascendió sobre la colina bajo la que habían alzado sus tiendas. El día 20 vieron un oso, pero no pudieron atraparlo, aunque se esforzaron mucho por alcanzarlo. En el mar, el hielo parecía aumentar, el viento continuaba del este y la noche era muy fría. El día 25 persiguieron a otro oso que se acercó a sus tiendas, pero los superó en velocidad. Ahora continuaba nevando diariamente, con algunos intervalos de sol y buen tiempo, pero el frío aumentaba poco a poco, y el día 31 ya era tan severo que partió varias vasijas cargadas de líquidos. No había la menor señal de agua, y la bahía y el mar estaban congelados hasta donde alcanzaba la vista.

El 2 de septiembre mataron un oso, habiendo bajado seis o siete de estos animales hacia las tiendas, y los demás huyeron al ver caer a su compañero, y se salvaron en medio del hielo, donde no podían ser seguidos. Estas voraces criaturas comen-

zaron a hacerse tan numerosas alrededor de las tiendas después de la caída de la noche, que los marineros pensaron que no era seguro salir. También se vieron obligados a encender buenos fuegos en la despensa de la bodega para preservar la cerveza y otros licores de ser estropeados por la helada. El día 3, con un tiempo tolerable, dispararon contra un oso sobre el hielo, lo mataron y arrastraron el cuerpo de regreso con una cuerda buena y fuerte. Las nevadas eran tan violentas y el viento tan tempestuoso que el día 5 no pudieron salir al exterior, y para entonces todas las gaviotas se habían retirado. Habiendo consumido el agua, se vieron obligados a usar nieve derretida.

Hacia el 19 los días comenzaron a acortarse tanto que en sus tiendas no tenían suficiente luz para escribir o leer, lo que los entristeció. El día 23 dispararon a un oso que escapó entre el hielo, aunque por el rastro de su sangre estaría terriblemente herido, pero al parecer era tan grande su fortaleza que anduvo mucho tiempo después de recibir los balazos. El día 26, con viento del sur y el tiempo pasablemente templado, el hielo salió rápidamente de la bahía en dirección al océano. Durante los últimos dos o tres días habían visto algunas gaviotas, pero al acercarse la noche se retiraban a las colinas. A fines de este mes y principios de diciembre el tiempo fue tan templado que comenzaron a esperar que el invierno no fuera mucho más severo de lo que generalmente era en Holanda. Sin embargo la escarcha volvió con el viento del noreste el día 8, y el hielo volvió a aumentar por todas partes.

Hacía tiempo que se habían esforzado en vano en cazar osos, que al ser tan retraídos no les era posible alcanzar, y aunque muchos habían resultado heridos, se escapaban en

medio del hielo. Pero el día 2 uno de los hombres tuvo la suerte de dispararle a uno en la cabeza y murió en el acto, y una pata asada resultó ser una comida deliciosa para la gente que durante tanto tiempo se había alimentado solo de carne salada, y además, casualmente era joven. El día 17, el hielo pareció ser expulsado de la bahía por un fuerte viento del sur, que hizo bajar muchas gaviotas de las colinas, con el mismo ruido que hacen en Holanda en mayo. El día 21 hizo una helada rigurosa, y la nieve alcanzó tanta altura que se vieron obligados a vadearla con botas. La luz duró cuatro horas, y la mayor parte del mes de diciembre el tiempo continuó tan malo que se quedaban encerrados días enteros en sus tiendas, sin atrever a moverse.

Comenzaron el nuevo año tan alegres como lo permitían las circunstancias, y asistiendo regularmente a las oraciones. El frío era muy intenso, y desde sus tiendas el hielo de la bahía se presentaba como empinadas colinas blancas de grandes masas sólidas. El día 13, a su lado vieron un oso y un hombre tuvo el placer de derribarlo con la primera descarga de fusil, lo arrastraron con cuerdas hacia su tienda, de la que no se atrevieron a salir, y pronto lo descuartizaron y prepararon para la mesa, y fue un bocado muy agradable.

Durante todo el mes de enero las nevadas fueron copiosas, y las heladas severas, con varias rachas de mal tiempo que duraron hasta febrero. El día 16 de dicho mes vieron dos aves silvestres, algo así como gansos, y también un halcón, pero ninguna se acercó al alcance de sus armas, y los osos se retiraron, como instruidos por el trato dado a sus compañeros de lo que les esperaba, apartándose de la vista de cualquier hombre. Este mes el clima sufrió varios cambios, a veces descon-

gelándose con el viento del sur, luego helando con fuerza con el viento del noreste.

El 1 de marzo el sol brilló algún tiempo sobre sus tiendas, y llovió por la tarde. El tiempo siguió frío y tormentoso hasta el día 11 cuando cambió a tranquilo y agradable porque con el sol llegó algo de calor que duró unos días, siendo el viento del sur. El día 15 mataron a un oso y colgaron su piel para que se secara, y la rociaron con tanta sal como tenían, porque no podían comerlo inmediatamente. En aquel tiempo la carne fresca de cualquier tipo les era muy útil porque la mayoría estaban infectados de escorbuto en alto grado, y este desarreglo hizo que algunos zorros cogidos en trampas fueran de agradecer. Todo este mes el tiempo fue bastante bueno, con días muy hermosos, pero el aumento del escorbuto y la falta de alimento fresco los hizo muy insensibles y desanimados.

Los días 28 y 29 en la bahía vieron ballenas de tamaños prodigiosos, y en tan gran cantidad que si hubiesen tenido fuerza para cazarlas, y provistos de las herramientas apropiadas, hubieran conseguido un gran beneficio. Pero en sus presentes circunstancias no podían hacer nada, y también había muchos peces, y el día 31 vieron una osa con tres cachorros, a la que dispararon sin éxito. También había cuatro o cinco ballenas en la bahía que estaban por encallarse con el reflujo, pero si este hubiera sido el caso les habría sido de poco consuelo, porque ahora estaban demasiado débiles para atacarlas.

El 3 de abril estaban tan incapacitados por el escorbuto que sólo dos de ellos podían mantenerse en pie, y estos mataron los dos últimos pollos que quedaban de los que les dieron, esperando con este refrigerio poder restablecerse un poco. Gran parte de este mes cada día vieron muchas ballenas, pero

como el tiempo enfrío con el viento del noreste, les fue difícil salir de sus tiendas, porque la enfermedad los ganaba de hora en hora, y el día 16 murió al que llamaban su escribiente, que escribió el diario hasta ese momento. El día 23 llovió un poco con viento del sur, y su infortunio comenzó a ser altamente angustioso, pues estaban tan debilitados que no podían prestarse auxilio ni a ellos ni a sus compañeros, siendo uno sólo el que podía moverse, y este aun muy mal.»

> [Continuo algunos fragmentos del texto original, en relación a los días finales de los marineros]

El día 22 de marzo, «desalentados por la falta de comida, y en tal grado abatidos por el escorbuto, que nuestras piernas apenas podían sostenernos.» El día 31 se hallan sin fuerzas para cazar. El 16 de abril muere el capellán. El 23, «para entonces estábamos reducidos a un estado muy deplorable, no habiendo nadie, excepto yo, que pudiera ayudarse a sí mismo, y mucho menos unos a otros, por lo que toda la carga recaía sobre mis hombros.» El 27, «matamos a nuestro perro por falta de otro alimento.» Y la última anotación, «El 31 [abril, 1634] fue un día claro y soleado, con el mismo viento. Morir.»

> [En el texto publicado por los hermanos Churchill constan algunos datos y reflexiones sobre la suerte de los marineros]

«Memorándum.
Es indiscutible que la palabra *morir* fue la última que escribió, con la intención probable de dejar constancia, después de su

acostumbrada observación referente a la noche. Siendo esta persona la que, según lo que informa de los otros, la que escribió de las otras seis. Escribió todo el tiempo que pudo, a saber, hasta el último día de abril, cuando tal vez siendo presa de un desmayo se vio obligado a retirarse a su compartimento donde entregó su alma a su creador, como se verá más ampliamente por las siguientes adiciones.

Adiciones.

Entre todos los barcos que se enviaron al año siguiente de Holanda a Groenlandia, los de Zelanda [Países Bajos] fueron los primeros que llegaron a la vista de la isla de *San Mauricio*. Algunos de los marineros desembarcaron ansiosos por saber qué había sido de sus compañeros, peleándose por quién sería el primero en llegar a sus chozas, aunque al no aparecer en la orilla del mar no presagiaban nada bueno. Tan pronto como entraron en la cabaña descubrieron que no estaban engañados en su suposición, todos los pobres infelices dejados allí el año pasado yacían muertos en sus lechos, e informaron a su comandante. El primero de estos siete desdichados murió el 16 de abril de 1634, lo habían colocado en un ataúd y depositado en una de las cabañas. Los otros seis fallecieron a principios de marzo, según creemos por la conclusión del diario a fines de abril.

Los barcos de Zelanda antes mencionados fondearon en la bahía de la isla de *San Mauricio* el 4 de junio de 1634, donde encontraron los cadáveres de estos desdichados, cada uno en su propio lecho. Uno de ellos tenía cerca algo de pan y queso, de los que probablemente se había alimentado poco antes de su muerte; otro tenía una caja de pomada junto a su lecho con

la que se había frotado los dientes y las articulaciones, con el brazo todavía extendido hasta la boca, y también un libro de oraciones cerca, en el que había estado leyendo; el resto se encontraba cada uno en su lecho. [...]

Está más allá de toda duda que la fuente de su mudanza era el escorbuto ocasionado por su comida salada, sin ningún tipo de viandas, que les había provocado calambres en las extremidades y los había vuelto incapaces de hacer ejercicio. Pronto se entumecieron vencidos por el frío, y es cierto que sin el escorbuto no habrían debido temer el frío, que no era excesivo [...]. Apenas recibió nuestro capitán la triste noticia de los marineros que habían desembarcado mandó poner los seis cadáveres en ataúdes, y enterrarlos con el séptimo bajo la nieve, hasta que el suelo se hiciese más maleable. Y cuando fue posible, el día de San Juan los enterraron dignamente (según las circunstancias de tiempo y lugar) bajo una descarga general de los cañones de toda la flota.»

# III. Hacia Groenlandia

Groenlandia el año 1747, según Eman Bowen

Donde el frio que Gunnbjörn divisó, gentes de la tierra de hielo se asentaron en la que Erik Thorvaldsson simuló verde para arrancar almas a la soledad avara de un país exhausto. Llegarán granjeros cristianos nórdicos que sobreviven cinco siglos en inestable parte, labraron, pacieron, leyendas de noche al calor de la hoguera que relumbran en las sagas, la ruta del mar americano, y al final devastación, abandono.

Niebla y olvido, y a veces memoria en historias de viajeros errantes, perdidos en esta tierra inaccesible, en este mar turbulento, en este hielo eterno. Adán de Bremen, cronista de exploraciones, a finales del siglo XI habla de estas gentes perdidas, que cree «de tono verdoso, debido al agua salada.» Ögmundur Pálsson, el último obispo católico de la diócesis islandesa de *Skálholt,* que ejerció entre los años 1521 y 1541, en un viaje de regreso de Noruega a Islandia, a causa de una tormenta su embarcación derivó hacia la costa suroeste de Groenlandia, frente al lugar de *Herjolfsnæs*. Se acercaron tanto a la orilla que pudieron divisar a los habitantes conduciendo rebaños por los pastos, y cuando el viento se tornó favorable izaron la vela y se dirigieron a Islandia, lo cuenta Thormoder Torfager en su historia del lugar.

También recuerda que un tal Birn de Skarsaa escribió que «John Groenlandés, que durante mucho tiempo había estado empleado al servicio de los mercaderes de Hamburgo, en un viaje desde allí a Islandia se encontró con vientos contrarios y un tiempo tormentoso, del que escapó por poco de ser náufrago, perdido con el barco y la tripulación en las espantosas rocas de Groenlandia. Llegó finalmente a una hermosa bahía

con muchas islas, donde ancló felizmente en una desierta, y no pasó mucho tiempo antes que divisara otras islas no muy lejanas, que estaban habitadas, a las que por temor no se atrevió a acercar, hasta que por fin se armó de valor y con su bote se dirigió a una pequeña casa de aspecto muy miserable. Allí encontró todos los pertrechos necesarios para equipar un barco de pesca, vio también una pequeña choza para secar el pescado, hecha de piedras, como es costumbre en Islandia, donde yacía el cadáver de un hombre tendido en el suelo, con el rostro hacia abajo, un gorro cosido en la cabeza y el resto de su ropa hecha en parte de tela tosca y en parte de piel de foca. A su lado encontró un viejo cuchillo oxidado que cogió para mostrárselo a sus amigos de regreso a Islandia. Dicen que a causa de las tempestades este capitán fue arrojado tres veces sobre las costas de Groenlandia, por lo que se le conoce con el sobrenombre de Groenlandés.»

Dithmar Blefken, un predicador protestante, publicó el año 1607 el libro, *Islandia, sive populorum et mirabilium; quae in ea insula reperiunter; accuratior descriptio; cui de groenlandia sub finem quaedam adiecta*, que cautivó la imaginación de muchos europeos, aunque quizás se trata de una impostura. Dice que encontró en Islandia, en un monasterio llamado *Helgafiel*, un monje ciego nacido en Groenlandia, que vivía miserablemente. Le contó que sus padres lo colocaron a los trece años en el monasterio de Santo Tomás, y que el país «se llamaba Groenlandia antifrásticamente, porque pocas veces o nunca se pone verde, y hace tanto frío todo el año, excepto junio, julio y agosto, que estando vestidos y revestidos de pieles apenas podían calentarse, y que tenían en casa ciertos pedazos redondos de madera que golpeados continuamente con

los pies, los mantenían calientes.» Blefken, el mes de marzo de 1564 acompañó al gobernador en un viaje a la isla, donde desembarcan después de grandes peligros, «para ver si podíamos encontrar un puerto y qué clase de hombres tenía Groenlandia [...] yendo de un lado a otro encontraron muerto a un hombre pequeño con una barba larga, con un pequeño bote y un anzuelo torcido de un hueso de pescado, una cuerda de cuero y cuatro vejigas de pescado que estaban atadas al bote, se supone para que no se hundiera, de las que tres estaban hundidas y caídas. Este bote, que era muy diferente al nuestro, el gobernador lo envió al rey de Dinamarca.» Mataron un oso y el 16 de junio regresan a Islandia.

Seguir a Iver Boty, que a mediados de siglo XVI escribió un tratado de la ruta de Islandia hacia el norte, de los témpanos de hielo, de las tormentas en sus aguas, donde «hay gran abundancia de ballenas, y hay mucha pesca para matarla [...] en Groenlandia hay muchas colinas plateadas, y muchos osos blancos con manchas rojas en la cabeza, y también halcones blancos, y todo clases de pescado, como en otros países. Hay piedra de mármol de todos colores, magnetita que el fuego no puede dañar, de la que hacen muchas vasijas, como ollas, y otras más grandes. También la recorren grandes arroyos, y hay mucha nieve y hielo.» Recordar al capitán John Allday, que el año 1579 recibió la misión de reconocer y averiguar lo sucedido a las antiguas colonias, navegó hacia Groenlandia, avistó la tierra y el hielo le impidió acercarse.

Pero el primero que desembarcó y entablo contacto con los nativos, y recorrió parte de la costa oeste de la isla, fue el capitán John Davis, el año 1585. Los daneses volvieron al lugar a inicio del siglo XVII, cuando un rey acarició la propiedad sobe-

rana del témpano sin final. Intentaron indagar la ubicación de los asentamientos, y regresaron con las manos vacías, tres viajes gobernados por el piloto inglés James Hall, tres derrotas sin presa para los capitanes John Cunningham, Godske Lindenow y Carsten Richardson.

El año 1605 Hall escribe «Una descripción topográfica del país como lo descubrí. [...] La tierra de Groenlandia es un país encumbrado, accidentado y montañoso, con islas quebradas a lo largo de la costa, que forman buenos estrechos y puertos, con muchos buenos ríos y bahías. En algunas entré, recorriéndolas por espacio de diez o doce leguas inglesas, y las encontré muy navegables y con gran abundancia de pescado de diversas clases. En cuanto a la tierra firme, en todos los lugares por donde pasé parecía ser muy fértil, en relación al clima en que se situaba, porque entre las montañas había llanuras y valles muy agradables, de tal manera que, si no lo hubiera visto yo mismo, no podría creer que una tierra tan fértil pudiera estar en estas regiones del norte.

También hay una gran reserva de aves, como grajos, cuervos, perdices nival, ánades, diversas clases de gaviota, y otras especies. De animales no he visto ninguno, excepto zorros negros, de los que hay gran cantidad. Supuse que también hay muchos ciervos, porque al llegar a algunos lugares, donde la gente había tenido sus tiendas, hallamos muchísimos cuernos de ciervo, y alrededor huesos de distintos animales. Al adentrarnos en el territorio vimos las huellas y el estiércol de animales que creímos eran ciervos, y de otras clases, como las de uno que tenía ocho pulgadas de largo, pero no lo vimos [...] en los ríos encontramos peces en gran abundancia, focas, ballenas, salmones, y de otras clases.»

# John Cunningham

1605

Memoria de aquellas regiones nórdicas donde sus ascendientes se asentaron siglos antes, y que quería propias. 18 de abril de 1605, escribe el rey Christian IV, «por cuanto la ruta de navegación hacia y desde nuestra tierra de Groenlandia se ha vuelto un tanto dudosa e incierta, porque por un largo espacio de tiempo no ha sido frecuentada por nuestro pueblo, y en la medida en que hemos considerado parte de nuestro deber de gobierno determinar el estado de nuestro dominio, a fin que en el futuro podamos proporcionarle todo lo que sea necesario con respecto a la religión y la administración de la ley y la justicia: enviamos a nuestro capitán [John Cunningham] con órdenes de investigar la ruta a este nuestro mencionado dominio de Groenlandia y sus puertos, para que, cuando se haya encontrado y se nos haya informado sobre ellos, podamos tomar las medidas que creamos convenientes y requeridas por las circunstancias.»

La expedición que iba a partir no sería la primera en avistar Groenlandia, la de Martin Frobisher en 1576 la reconoció en la lejanía, pero se debe a John Davis, en su viaje a la búsqueda del Paso del Noroeste del año 1587, el primer examen de la isla inédita. Descubrió y nombró el cabo *Farewell*, en el extremo sur, cruzó por vez primera el estrecho que ahora lleva su nombre, y recorrió toda la costa oeste hasta los 73º de latitud, en la que se llamaría bahía *Baffin*.

El primer viaje a Groenlandia, de los favorecidos por el rey, lo dirige el capitán inglés John Cunningham con tres barcos de la armada danesa. El *Trost*, bajo su mando; el *Lion,* con el capitán danés Godske Lindenow, comandante el año siguiente de la segunda expedición; y la pinaza gobernada por el inglés John Knight, que pronto dirigirá un viaje a la búsqueda del Paso del Noroeste. John Hall, el piloto de esta expedición, y de las dos danesas que siguen, es también el autor de la crónica aquí reproducida.

Isaac La Peyrère escribe que el capitán Cunningham «habiendo llegado a la latitud que deseaba, dirigió su rumbo hacia el suroeste para evitar los hielos y tocar tierra con menos riesgo. El almirante danés Lindenow, pensando que el capitán inglés se estaba desviando del camino correcto, al mantenerse al suroeste, continuó su ruta hacia el noreste y llegó a la costa de Groenlandia sin ninguno de los otros barcos.» Los desacuerdos sobre la ruta a seguir para buscar los antiguos asentamientos, motivo principal del viaje, llevó a Lindenow a separarse con su barco el 11 de junio, y las páginas de La Peyrère son las únicas que hablan de lo que les sucedió apartados de la expedición, que continuo al final de la crónica de Hall, de la que se conserva, también, el informe dirigido al rey.

Cunningham recorrió la costa oeste de Groenlandia, nombrando algunos accidentes geográficos entre la latitud de 60º y 66º, pero la localización de estos lugares es imprecisa. De interés, pero poco documentada, es su etapa con la pinaza, cuando llegó a los 69º, frente a la bahía de *Disko*, y el encuentro y conflictos con los nativos, que Davis también sufrió en la misma zona años antes. Pocos fueron los resultados del viaje, para tan altas expectativas reales.

## RELATO DE LA EXPEDICIÓN DANESA A GROENLANDIA, BAJO EL MANDO DEL CAPITÁN JOHN CUNNINGHAM, EN 1605. POR JAMES HALL, PILOTO JEFE.

«En el nombre de Dios, Amén. Zarpamos de *Copeman Haven*,[142] en Dinamarca, el 2 de mayo del año 1605 de nuestra redención, con dos barcos y una pinaza. El barco almirante se llamaba *Trost*, de carga de sesenta u ochenta toneladas, del que era capitán John Cunningham, comandante en jefe de toda la flota, un caballero escocés sirviente de sus reales majestades los reyes de Dinamarca, siendo yo mismo [James Hall] el piloto principal. El barco vicealmirante, llamado *Lion,*[143] de una carga parecida a la antes mencionada, tenía de capitán a Godske Lindenow, un caballero danés, y de piloto a un tal Peter Kieldson, del puerto de *Copeman Haven*. De la pinaza[144], una barca de carga de veinticuatro toneladas, más o menos, era piloto o comandante un tal John Knight, compatriota mío. Zarpando del puerto de *Copeman Haven* con viento propicio del este, llegamos a *Helsingør*, donde anclamos para recoger agua.

El día 3 cargamos agua, y los capitanes, yo mismo, los tenientes y los timoneles, creímos conveniente reunir algunos artículos para conservarlos mejor. Sobre estos artículos nos juramentamos uniendo nuestras manos. El día 6, a las dos de la tarde llegamos, con la ayuda de Dios, al puerto de *Flekkerøya*, donde el día 7 remediamos nuestra carestía de madera y

[142] 'Puerto de Mercaderes', ahora Copenhague, København en danés.

[143] El nombre del barco era *Löven* o *Röde Löve*.

[144] Llamada *Katten* o *Cat*.

agua. El día 8, hacia las dos de la tarde, salimos del puerto de *Flekkerøya*. Tiempo en calma de las seis hasta alrededor de las ocho, y cuando la península noruega, por los daneses llamado *Lindesnes*,[145] se encontraba a la distancia de unas seis leguas en dirección NW, dirigí el rumbo hacia el WNW, señalando la brújula 7°10' al este del norte verdadero.

El día 13 vimos la isla *Fair*, y también la punta sur de las *Shetland*, llamada *Sumburgh Head*, de las Highlands. Con la isla *Fair* a cuatro leguas al oeste, y medio punto en dirección norte, a mediodía observé que nos hallábamos en la latitud de 59°20'. Esta noche, hacia las 7 llegamos a una legua inglesa del extremo norte del NW de la isla *Fair*. Nos encontramos con la corriente rápida de una marea, como si se tratara de la corriente de *Portland*,[146] situada al NNW. Apartados de esta corriente dirigí el rumbo al WxN, con el viento del NExN. Esta tarde nos situamos a cuatro leguas de la isla *Fair,* rumbo ESE; *Sumburgh Head*, a ocho leguas al NExN; la isla *Foula* a siete leguas al NExE. Por observación exacta encontré que la brújula había variado hacia el este del norte verdadero 6°10'.

La mañana del día 14 el viento vino del ESE, dirigiéndonos al WxN. Esta mañana vislumbré la isla *Fair* como a unas diez leguas de distancia, en cuyo momento divisamos dos de las islas más occidentales de las *Orkney*, situadas al SWxS. El día 18, con el viento de NWxW nos situamos en SWxW y a veces en SW, y a mediodía estábamos en la latitud de 58°40'. El día 19, con viento del SW y SWxW navegamos en la misma dirección que la noche anterior, y a mediodía en la latitud de

[145] *Naze* o *Nase*, en inglés.

[146] Referencia a la corriente del Golfo.

59½°. El día 24, con viento del NExE navegamos con un vendaval hacia el WSW. Esta noche nos pareció avistar la isla *Bus*,[147] pero supongo que está situada en una latitud equivocada en las cartas marinas. El 26, hacia mediodía, estábamos en la latitud de 57°45'.

La mañana del día 30, entre las siete y las ocho, el tiempo empezó a despejarse, y el mar y el viento a amainar. Buscamos el *Lion* y la pinaza y no pudimos verlos, supusimos que estaban a nuestra popa, continuando nuestro rumbo. Este día el viento vino del NExE con una temperatura muy fría, y nos dirigimos al NNW. A mediodía, al hacer mi observación encontré que estábamos en la latitud de 56°15', a cuarenta leguas en dirección NNW. Esta tarde, entre la una y las dos, avistamos una tierra alta y accidentada hacia el NNE, a unas diez leguas del NExN, situada a lo largo del SExS y NWxN, en la latitud de 59°50'. A este promontorio le pusimos el nombre de *King's Maiesties of Denmark*,[148] porque fue la primera parte de Groenlandia que divisamos.

Esta tarde, alrededor de la una, dirigiéndonos a la costa vimos una isla de hielo a la distancia de unas tres leguas, en dirección WSW, y nos dirigimos a la costa con viento del ESE, donde encontramos tanto hielo que era imposible para nosotros, o cualquier barco, acercarse a la orilla sin gran peligro. Creímos conveniente adentramos en el hielo, pero nos vimos impedidos y rodeados de tal manera, que el capitán, yo mis-

[147] La isla *Bus* no existía, se trata de un error de Martín Frobisher que en su tercer viaje señaló su descubrimiento en 57°30', y consta en algunos mapas de la época.

[148] También lo llama cabo *Christian* (59°50').

mo, el contramaestre, y otro de nuestra compañía, nos vimos obligados a abordar una isla de hielo para proteger el barco. Entonces creí conveniente adentrarme de nuevo en el mar y al estar libre del hielo doblar el cabo *Desolation,*[149] hacia su NW, donde no dudé que encontraría una costa despejada. Toda la noche nos dirigimos hacia el WSW para alejarnos de la costa y desembarazarnos del hielo, muy denso en dirección a tierra firme, con grandes y maravillosas islas de hielo. Esta tarde el cabo *Christian* se situaba rumbo NExE, a cinco leguas de distancia, y encontré la variación de la brújula en 12°15', hacia el noroeste. Navegando desde dicho cabo llegamos a unas aguas negras, tan espesas como si fueran de un charco, y las cruzamos por espacio de tres horas.

El 31 por la mañana, con buen tiempo y viento algo variable, navegamos al NWxW, y entre las cuatro y las cinco volvimos a ver el *Lion*, pero no a la pinaza. Al vernos, los del barco se acercaron, y el capitán, el teniente y el timonel subieron a bordo, rogándome encarecidamente que les diera una carta de navegación del timonel, e instrucciones por si a causa del tiempo tempestuoso nos perdían, negando y jurando que nunca nos dejarían mientras el viento y el tiempo les permitieran acompañarnos. Sus palabras me convencieron y les di una carta marítima para aquellas costas, diciéndoles que si me seguían, con el auxilio de Dios los llevaría a una parte de tierra libre de la peste de hielo, donde fondear los barcos en buen puerto, con la ayuda de Dios. Juraron y protestaron que me seguirían tanto tiempo como les fuera posible, y quedé

[149] El cabo *Desolation* (60°44') lo descubrió John Davis el año 1595.

satisfecho con esos juramentos y discursos, pensando que actuarían como habían prometido, pero sucedió lo contrario.

Hacia mediodía, al terminar con nosotros volvieron a embarcar, y estábamos en la latitud de 59°45', habiendo permanecido toda la noche, y también esta mañana, tan cerca de la costa como el hielo nos permitió. El cabo *Christian* se situaba al SSE y NNW, y de este al cabo *Desolation*, la tierra firme se situaba a unas cincuenta leguas al ExS, y WxN. Este día, entre la una y las dos de la tarde, con el bote del barco vicealmirante recién abordo, cayó una niebla muy pesada y espesa de modo que no pudimos vernos el uno al otro, y nuestro capitán hizo disparar algunos mosquetes y gran cantidad de artillería, con la intención que el *Lion* pudiera escucharnos. Lo oyeron y al poco tiempo se acercaron, y cuando la niebla comenzó a despejarse un poco nos vimos, y continuamos a lo largo de la costa, tan cerca como pudimos evitando el hielo.

El primero de junio, con un vendaval del SW nos dirigimos al NExN, hacia la costa. Alrededor de las tres de la mañana apareció una gran niebla que nos obligó a situamos a sotavento del *Lion*. Tocamos el tambor con la intención que nos escucharan y se acercaran, y respondieron con el disparo de un mosquete. Preparamos las velas e hicimos como ellos, mantenernos alejados del NExE, virando a babor, al estar muy expuestos entre poderosas islas de hielo, muy altas, como enormes montañas. Así que hice girar y dirigir el rumbo hacia el oeste, en dirección NWxW. Alrededor de las doce de esta noche, todavía en calma, de repente nos encontramos rodeados de grandes islas de hielo, que hacían un ruido tan espantoso como maravilloso, y de ninguna manera pudimos rodearlas hacia el oeste, obligados a apartarnos en dirección sur

y SSW, refrenando la corriente que nos dirigía con violencia hacia el hielo. Estábamos muy enfrascados en salvaguardarnos de las poderosas islas de hielo, entre ellas una que vimos claramente que en su cima había una roca enorme, que debía pesar unas trescientas libras, o algo así. Inquietos en medio del hielo por espacio de dos o tres horas, complació a Dios que lo atravesáramos.

El día 2, por la mañana, hacia las tres salí de mi camarote y vi que el capataz, llamado Arnold, había alterado el rumbo que yo había fijado, yendo en dirección contraria a mis instrucciones, hacia el NNW. Tuvimos unas palabras, como en otros momentos que había hecho lo mismo, y el capitán, viendo como me maltrataba también le dijo rotundamente lo que pensaba, porque en este instante estábamos cerca de un gran banco de hielo que podríamos haber evitado si mi rumbo no hubiera sido alterado. De modo que nos vimos obligados a navegar hacia el sur por el SxE y SSE, con el viento al SWxS o SW, hasta las diez, cuando nos dirigimos nuevamente al oeste, al WNW y al NWxW. A mediodía, en la latitud de 60°18' supuse que estábamos a tres o cuatro leguas de distancia del cabo *Desolation,* rumbo NxW, pero como el tiempo era muy denso y agitado no pudimos ver tierra.

El día 4, entre la una y las dos de la madrugada empezó a soplar un viento nuevo del este, navegamos hacia el NNxW, estando a mediodía en la latitud de 59°50', habiendo recorrido veinticuatro leguas en dirección WxN. Esta tarde, a eso de las siete encontramos el agua muy espesa y continuamos así alrededor de media hora. Hacia las nueve vimos a barlovento una isla de hielo muy alta, y aproximadamente media hora después un poco de hielo a la deriva. Conociendo el temor de

los comandantes del *Lion*, vi que se alejaban girando a babor, hasta que vieron que yo estaba estacionado, como lo había hecho antes, sin impedimento del hielo, y dieron la vuelta de nuevo y nos siguieron.

El día 5, por la mañana, con muy buen tiempo y viento del ESE y rumbo al NNW, algunos de los nuestros creyeron haber visto tierra. Nuestro capitán y yo subimos a bordo de la pinaza pero después de una hora vimos que la supuesta tierra era una neblina que se abalanzó sobre nosotros tan rápido que apenas podíamos vernos. Como el *Lion* estaba muy cerca de nosotros y en calma, les cargamos la pinaza, y el capitán y yo subimos a bordo.

El día 9, alrededor de las cuatro comenzó a soplar un viento suave del SExS, me dirigía todavía hacia el NNW cuando algunos creyeron ver tierra, aunque no muy convencidos. Continué hacia NxE y NNE hasta cerca de las tres de la tarde, cuando encontramos una isla de hielo alta y enorme. Nos aproximamos y disparamos en dirección norte y cayó de su parte superior una gran cantidad de hielo que hizo tal ruido como el estallido de cinco cañones. Esta tarde nos hallamos en medio de mucho hielo a la deriva, tanto a barlovento como a sotavento, sin embargo, con la ayuda de Dios lo cruzamos felizmente, y cuando despejó volví a dirigí mi rumbo al NNW.

El día 10, con viento del SWxW y rumbo NWxN. Esta mañana también topamos con grandes islas de hielo, en medio de un tiempo tan agitado y denso que acobardó a los del *Lion*, que nos llamaron atemorizados y me indujeron a cambiar el rumbo para dirigirnos de regreso a casa, diciendo que no había manera de poder mantener el rumbo hacia tierra. Lo que atemorizó de tal manera a toda nuestra compañía que estaban

decididos, quisiera yo o no, a regresar a casa. Pero el capitán, un caballero honesto y resuelto estuvo a mi lado determinado a permanecer conmigo mientras su sangre estuviera caliente, en atención a Su Real Majestad, que nos había puesto en marcha, y también para la realización del viaje. Su decisión atemperó la terquedad de la gente, sin embargo nada persuadía a las personas temerosas del *Lion*, especialmente al timonel, quien mucho antes de ahora ya habría regresado a casa, como lo había hecho cuando fue contratado ocho años antes, en un viaje de descubrimiento.[150] Por lo tanto, nuestro capitán y yo viendo la demora del barco nos acercamos la misma noche con la pinaza, como antes lo habíamos hecho, ladeando un poderoso banco de hielo, y les hablamos amistosamente, dando la orden, tanto a nuestro barco y al suyo, de alejarse de la costa, porque supuse que este banco de hielo se encontraba en lo más angosto del estrecho entre América y Groenlandia, como de hecho lo pude comprobar. Por lo tanto, determiné rodear el hielo hasta que vi que era espoleado y se desprendía a causa de la rápida corriente que se precipita con mucha fuerza a través de dicho estrecho.[151] Después, y por la gracia de Dios, emprendimos la navegación por una parte despejada de la costa de Groenlandia, y toda la noche navegamos entre el hielo lo más cerca que pudimos del ENE y del NExE, hasta que alrededor de la medianoche vimos que dicho banco se desgajaba.

[150] De esta expedición anterior no se tiene conocimiento. Seguramente se trata de un error.

[151] La corriente señalada, y a la que se refiere otras veces, fluye a lo largo de la costa oeste de Groenlandia en dirección norte, y regresa al sur por la costa de la isla de *Baffin* y *Labrador*.

El día 11, despejado de hielo, mantuve el rumbo hacia el NNE hasta las seis, cuando encontramos otro gran banco de hielo. Entonces, los comandantes del *Lion*, atemorizados otra vez, se acercaron a nuestro barco para inclinar al capataz y a la compañía a que nos dejaran y costearan con ellos. Pero el capataz, que era también capitán del barco, honesto de ánimo, dijo que nos seguiría mientras pudiera, y partieron dedicándonos muchas palabras maliciosas al capitán y a mí, diciendo que estábamos decididos a traicionar los barcos del rey, y se alejaron dispararon una pieza de artillería.[152] Al ver el maltrato los dejé marchar, y costeamos por el helado NNE en medio de un vendaval, frío extremo, nieve cerrada, y el mar embravecido por la poderosa corriente que atraviesa con mucha fuerza este estrecho, que al estar cerca del lado de América se dirige al norte, y del otro lado al contrario, como pude comprobar. Hasta alrededor de las once en punto, navegamos costeando este gran banco de hielo que parecía tratarse de un continente firme. Cuando vimos que el hielo se extendía a barlovento de nuestra proa continuamos al ExS, con viento de SxE hasta circunvalar el hielo. En ese momento dirigí el rumbo del *Trost* en dirección a la costa despejada de Groenlandia, hacia el ExN, y así nos mantuvimos toda esta noche con mucha nieve y aguanieve.

El día 12, por la mañana, alrededor de las cuatro, divisamos la tierra de Groenlandia, muy alta y desigual. Las cimas de las montañas estaban todas cubiertas de nieve, pero encontramos toda la costa totalmente desprovista de hielo. De pie

[152] El día 11 de junio la expedición se divide, y el *Lion*, del capitán Godske Lindenow, regresa a Copenhague, donde llega el 28 de julio.

en tierra, divisamos cierto monte por encima de todos los demás, el mejor hito de toda esta costa, al que llamé monte *Cunningham*,[153] por el nombre de mi capitán. Llegamos a la orilla entre dos cabos o promontorios, con tierra firme entre ellos al NxE y SxW. Al extremo sur lo llamé cabo *Queen Anne's*, por el nombre de la reina de Dinamarca, y el extremo más al norte de los dos lo llamé cabo *Queen Sophia's*, por el nombre de la reina madre.

Llegamos a unas islas, y navegando por la ladera sur del mencionado monte entramos en una hermosa bahía que conjeturamos ser río, porque a ambos lados había pendientes de las mismas altas y empinadas montañas. Nombramos al lugar fiordo *King Christianus*, por el nombre de Su Majestad el rey de Dinamarca. Navegando por el interior de esta bahía, que creíamos que era un río por espacio de seis o siete leguas inglesas, no encontramos lugar donde fondear, en medio de un agua maravillosamente profunda, hasta que en la distancia recorrida antes señalada pude anclar el barco y la pinaza a dieciséis brazas, en un suelo cubierto de conchas. Nuestro capitán y yo bajamos a tierra dando gracias a Dios por los indecibles beneficios recibidos al traernos a esta codiciada tierra, y a tan buen puerto. Después, el capitán y yo subimos a las colinas para ver si divisábamos a los que tenían nuestro bote, para que se acercaran remando.

[153] Los descubrimientos que siguen, en la costa oeste de Groenlandia, se sitúan entre los 60 y 66 grados, y son de localización imprecisa. La Peyrère escribe que «El capitán inglés, que descubrió muchos buenos puertos o bahías a lo largo de esta costa, les dio nombres daneses y antes de partir hizo un mapa de lo que había visto.»

Recorriendo el río desde la cimas de las colinas por espacio de tres o cuatro millas inglesas, en dirección a nuestro bote, vimos en la orilla a cuatro personas de pie junto a sus casas, o más bien tiendas cubiertas con pieles de foca. Bajamos de las colinas acercándonos, y al vernos tres de ellos dejaron sus tiendas y huyeron hacia el interior, y el otro cogió su bote y se alejó remando. Al llegar al río llamamos a nuestros hombres en el bote, embarcamos y remamos hacia el salvaje que estaba en su bote hecho de pieles de foca, que gritó *yliout* levantando las manos hacia el sol, nosotros hicimos lo mismo y le mostramos un cuchillo, entonces se acercó y lo cogió del capitán. Cuando se alejó remando lo seguimos un tiempo, y al ver que era en vano remamos de nuevo hacia tierra y entramos en sus tiendas, que encontramos cubiertas con pieles de foca. Junto a las casas hallamos dos perros muy toscos y gordos, de forma parecida a un zorro, y gran abundancia de focas extendidas para secar, con innumerables cantidades de un pez pequeño parecido a un eperlano, comúnmente llamados sardinas. En todos los ríos hay bancos maravillosos de estos peces, y aquí, alrededor de sus tiendas, en grandes montones secándose al sol, con otras diferentes especies.

En sus tiendas encontramos algunas pieles de foca y de zorro, muy bien tratadas, también algunos abrigos de foca y pieles de aves con el lado de las plumas hacia adentro. También algunas vasijas hirviendo sobre una pequeña lámpara, la vasija hecha a la manera de una pequeña sartén con el fondo de piedra y los lados de aletas de ballena. En la vasija había una pequeña cantidad de foca hirviendo en aceite de foca. Indagando, encontramos en otra de sus vasijas una cabeza de perro hervida, por lo que me convencí que comen carne de pe-

rro. Además, junto a sus casas estaban dos grandes botes cubiertos por debajo con pieles de foca, pero abiertos en lo alto, según la forma de nuestros botes, de unos veinte pies de largo, teniendo en cada uno de ellos ocho o diez asientos para que se coloquen los hombres. Los botes, como después me di cuenta, son para el transporte de sus tiendas y equipaje de un lugar a otro, y por vela tienen entrañas de alguna bestia, muy finas y delgadas, que cosen juntas. Los otros tipos de botes son como los que el capitán Frobisher y el comandante John Davis llevaron a Inglaterra, solo para un hombre y completamente cubiertos con arte con pieles de foca, excepto un lugar para sentarse, y dentro dispuesto con pequeñas costillas de madera. Suelen remar con un remo más rápidamente de lo que nuestros hombres pueden hacerlo con diez. Pescan en sus botes disfrazados con pieles de abrigo de foca, y así engañan a las focas, que los toman más por focas que por hombres. Matan las focas u otros peces de esta forma: disparan a las focas u otros peces grandes con sus dardos, a los que atan una vejiga que sujeta los peces, y los atrapan por dicho medio.

Subimos a bordo de los barcos habiendo dejado algunas bagatelas en sus tiendas, sin llevarnos nada. Al cabo de media hora de nuestra llegada a bordo el salvaje a quien le habíamos dado el cuchillo, junto a otros tres, que suponíamos ser los que vimos primero, vinieron remando a los barcos en sus botes, levantando las manos hacia el sol, y golpeando sus pechos gritando *yliout*. Nosotros hicimos lo mismo, vinieron a nuestro barco y el capitán les dio pan y vino, de lo que mostraron poco interés, sin embargo nos dieron algunos de sus pescados secos. En ese momento vinieron cuatro más, que con el otro trocaron sus abrigos y algunas pieles de foca con

nuestra gente por viejos clavos de hierro y otras bagatelas, como alfileres y agujas, con los que parecían estar asombrosamente complacidos. Después partieron dirigiendo sus manos hacia el sol.[154]

El día 13 se acercaron catorce a nuestro barco trayendo consigo pieles de mar, aletas de ballena, y algunos de sus dardos y armas, que como antes trocaron con nuestra gente. Este día observé la latitud y la hallé en 66°25', y la desembocadura de esta bahía o estrecho en 66°30'.[155] También observé las mareas, y localicé la pleamar con la luna al este y al oeste, y con la luna llena el agua fluyó tres brazas y media, hacia arriba y hacia abajo.

Los días 14 y 15 los nativos regresaron para intercambiar con nosotros piezas de hierro viejo o clavos, aletas de ballena, pieles de foca, dientes de morsa y una especie de cuerno que suponemos es de unicornio. El capitán se dirigió con nuestro bote al lugar donde habíamos visto sus tiendas, pero se las habían llevado, y el pescado y la foca aún estaban tendidos secándose. El capitán tomó una cantidad de pescado con el bote, e hizo que algunos de los marineros lo llevaran a tierra, los salvajes ayudaron a nuestros hombres y el capitán los utilizó amistosamente. Cargaron un barril y medio de aceite y lo dejaron en tierra toda la noche, pensamos en subirlo abordo por

[154] La Peyrère señala que «Los salvajes de esta parte de Groenlandia traficaron con él, como lo habían hecho con el barco de Lindenow, pero desconfiados, apenas hubieron recibido las mercancías danesas a cambio de las suyas, se embarcaron en sus botes con tanta precipitación como si fueran perseguidos por un enemigo.»

[155] En esta latitud se encuentra el fiordo *Itilleq*.

la mañana, pero los salvajes la misma noche se lo llevaron, sin embargo, el capitán no se lo reprochó.

El día 16, marché con la pinaza a descubrir algunos puertos en dirección norte. Zarpé con viento del ESE, pero en seguida calmó, y continuó así alrededor de una hora cuando vino de la parte opuesta, del WNW, un fuerte vendaval y pasamos la marea hasta que llegó la pleamar, y continué fondeando cerca del *Trost*, a doce brazas, en un suelo arenoso. Hacia la una de la tarde el *Trost* se dirigió hacia el interior de la bahía que creíamos que era un río, prometiendo esperar veintidós días nuestro regreso. El día 17, avanzamos con viento del WNW soplando muy fuerte y los nativos venían a hacer trueques con nosotros.

El día 18, el viento y el tiempo continuaron como antes, y seguimos. Esta mañana llegaron en número de treinta y negociaron con nosotros, como lo habían hecho antes, después se alejaron a cierta distancia, y de repente comenzaron a arrojar piedras con unas hondas que tenían, sin causar daño alguno, y las lanzaron con tanta fuerza que apenas podíamos estar en las escotillas. Al ver su trato feroz hice que el artillero les disparara con una culebrina, que les pasó por encima, y enseguida se dirigieron a sus botes y se alejaron remando. Regresaron alrededor de la una de la tarde, y eran sesenta y tres, gritando como de costumbre *yliout*. El capataz me preguntó si les debía dejar acercar, o no, y quise que lo tuviera todo preparado. Mientras, se acercaron directamente a la pinaza y vi que algunos tenían grandes bolsas llenas de piedras, y susurrando entre ellos nos las comenzaron a arrojar. Enseguida disparé una pequeña pistola que tenía del artillero, y el resto de la gente también disparó, pero no puedo decir con certeza

si hirieron o mataron a alguno, o no, pero todos se alejaron remando, aullando y en medio de un ruido espantoso, situándose donde antes habían estado. Tan pronto como llegaron a tierra nos atacaron desde las colinas con piedras y hondas, de tal manera que es difícil de relatar, y nadie podía situarse en las escotillas hasta que ordené colocar las velas y *bonnets*[156] a la altura de dos hombres, para protegernos de la fuerza de las piedras, y así nos ocultaron de su vista. Les disparamos con mosquetes y las otras piezas que teníamos, pero su astucia era tal que tan pronto como veían que encendíamos las piezas, se agachaban de repente detrás de los acantilados, y después de las descargas de nuevo nos arrojaban piedras con gran ferocidad, y así continuaron hasta las cuatro de la tarde, cuando marcharon.

La mañana del día 19 partí alrededor de las cuatro con tiempo tranquilo, haciendo que nuestros hombres remaran a lo largo de la orilla hasta que la marea del reflujo se redujo, y empezó a soplar un viento nuevo del NWxW. Viajamos hasta las dos, cuando al llegar la avenida de la marea anclé en un puerto excelente, en el lado sur del monte *Cunningham*, que por su bondad denominé puerto *Denmark*.

La mañana del día 20 zarpamos remando del puerto señalado con tiempo lluvioso y poco viento. Al salir, entre las islas y tierra firme nos espiaba la gente que parecía buscarnos, haciendo un ruido horrible, y en un instante se reunieron setenta y tres botes con hombres remando en nuestra dirección. Al verlo, creí conveniente prevenirnos para lo peor, y al tener que regresar a este lugar, para disimular pensé que lo mejor

[156] Una lona atada al pie de una vela, para atrapar más viento.

era entrar en trueque con ellos por algunos de sus dardos, arcos y flechas, y vi que todos estaban asombrosamente provistos de ellos. Navegando entre las islas, y remando en dirección al mar se acercaron más botes, en número de ciento treinta personas remando junto a nosotros, y nos hicieron señas que fuéramos a fondear en alguna de las islas. Pero advertido de sus artimañas reforcé nuestras defensas para protegernos de sus piedras, flechas y dardos. Al verlo, se alejaron remando hacia unas islas a las que creían que nos dirigíamos, dejando solo una docena de hombres y botes a nuestro alrededor, que remaron con nosotros a lo largo de una hora con señales de amistad. Al final, viendo que no teníamos intención de ir a los lugares en los que estaba el resto de su gente, arrojaron algunas conchas y bagatelas en su bote haciendo señales para que las recogiéramos, lo que hizo un joven llamado William Huntries. Estando en la barca, le dispararon un dardo en las nalgas, y se alejaron remando, reuniéndose en las islas en número de trescientas personas, que se mantenían lo suficientemente lejos para ser peligrosas. Alrededor de las seis de la tarde comenzó a soplar un fuerte viento del este, y saliendo al mar nos dirigimos toda la noche rumbo NxE, cercanos a tierra firme.»

En la crónica de Hall no constan los detalles de la salida que hizo en la pinaza del 20 de junio al 10 de julio explorando la costa de Groenlandia en dirección norte, uno de los momentos de más interés geográfico de la expedición, y que se conoce por el relato de Alexander Leyell, que viajaba a su lado. En estos días cruzó el estrecho de *Davis* y llegó a la entrada de la bahía de *Disko*, un territorio que ya había explorado Davis,

«navegando a lo largo de esta costa, desde los 66½° de latitud hasta los 69°, hallé muchos y buenos estrechos, bahías y ríos, dando nombre a algunos de ellos», hasta que se vio requerido a suspender la exploración. «Con la intención de seguir adelante, la gente que estaba conmigo en la pinaza me suplicó fervientemente que regresara al barco, alegando que si no llegábamos en el momento oportuno, la gente del barco se amotinaría y regresaría a casa antes de llegar nosotros.»

Continua la crónica de Hall: «El día 7 de julio regresé de nuevo al fiordo *King*, que los del barco habían descubierto que era una bahía, y llegando al lugar donde lo habíamos dejado, esperando encontrarlo allí, en un punto vi unas balizas de piedra, por lo que noté que habían bajado por el fiordo. Así, al llegar el reflujo de la marea, y estando en calma, remamos fiordo abajo, encontrando en su entrada, entre las islas, muchos puertos y estrechos propicios.

El día 10 de julio, con viento del NNW, la marea alta y situados en un estrecho entre islas, examiné las circunstancias y permanecí al oeste, frente al fiordo y en dirección sur hacia el mar, entre tierra firme y una isla pequeña que en nuestra primera llegada llamamos *Trost*, por el nombre del barco. En el lado sur vimos unas balizas instaladas por lo que sospeché que el *Trost* podría estar allí, y ordené al artillero que disparara una pieza, y nos respondieron con otras dos. Vimos el humo pero no escuchamos nada y nos acercamos, llegando a un fondeadero en un buen estrecho donde los encontramos a todos sanos. El capitán estaba muy contento de nuestra llegada porque había soportado muchos problemas con la empresa por la causa antes mencionada.

Durante nuestra ausencia los nativos les hicieron muchas maldades en el barco, de modo que el capitán apresó a tres y a otros los mató, y a los tres retenidos los trató con gran bondad dándoles chaquetas y calzones de muy buena tela, también calzas, zapatos y camisas suyas.[157] A mediodía subí a bordo del barco con mi grumete y por la tarde recogí toda nuestra provisión de agua.

El día 11 zarpamos del estrecho que llamamos *Trost*,[158] con viento del NNE, pero antes de partir el capitán ordenó dejar en tierra a un joven llamado Simón [Raffn] por expresa orden del gobierno de Dinamarca, y en la pinaza también colocamos a otro, ambos malhechores. Lo hicimos antes de iniciar el viaje de regreso, dándoles lo necesario, como víveres y otras cosas, y habiéndoles encomendado a Dios, zarpamos

[157] La Peyrère escribe que el capitán Cunningham «ordenó que cuatro de los salvajes mejor formados, a quienes los daneses pudieran capturar, fueran transportados a bordo de su barco. Uno de estos se volvió tan escandaloso que los daneses, al no poder arrastrarlo lo golpearon en la cabeza con la punta de sus mosquetes. Esto intimidó a los otros tres que los siguieron sin más resistencia. Pero los naturales del lugar, que habían visto dar muerte a uno de sus compañeros y hacer prisioneros a tres, se juntaron para vengarlo y rescatar a los otros. Persiguieron a los daneses hasta la orilla para ejecutar estas resoluciones y evitar su embarque. Pero los daneses se salvaron, ellos y los barcos, mediante el uso oportuno de sus armas de fuego lo que sembró gran terror entre el enemigo. Se retiraron a sus barcos y regresaron a Dinamarca con los tres groenlandeses capturados, y los presentaron al rey, que encontró que eran mucho mejores y más civilizados que los que Godske Lindenow había importado, y que también divergían en modales, lenguaje y vestimenta.»

[158] NE. Ahora conocido como estrecho *Anders Olsensvej*.

rumbo a casa.[159] Navegamos rumbo SSW y SWxW hasta mediodía, y al hacer una observación, con el cabo *Queen Ann's* a unas diez leguas en dirección SxE½E, encontré la latitud en 66°10', y hasta las seis de la tarde me dirigí rumbo SSW, cuando a babor encontramos mucho hielo a la deriva, a dos puntos de sotavento, de modo que me situé al WNW hasta estar libre del hielo, y entonces rumbo SWxS, y así toda la noche siguiente.

El día 12, con viento del NNE nos dirigimos rumbo SWxS hasta las diez, cuando encontramos más hielo a la deriva y nos alejamos, regresando al WNW. Nos libramos del hielo hacia mediodía, y después tuvimos un intenso mar agitado que pensé que era una corriente que a través del estrecho de *Davis* se dirigía al sur, como pude probar por experiencia, porque a mediodía, al hacer la observación, nos hallábamos en la latitud de 62°40', mientras que el día anterior estábamos en 66°10°, y calculaba haber recorrido diez leguas en dirección SxW. Esta tarde dirigí mi rumbo al SSW.

El día 13, aún en dirección SxW con el mismo viento, y a mediodía situados en la latitud de 60°17', alejándonos hacia el SxE. La corriente antes mencionada la encontré a lo largo de la costa de Groenlandia, al SxE. El día 14, con un tiempo pesado y una tormenta suave navegamos rumbo SExE. El día 15, todavía con tiempo pesado hasta mediodía, navegamos como antes situados en la latitud de 59°. A mediodía me dirigí rum-

[159] Abandonados entre el hielo y los nativos. Esta cruel forma de ejecución aparece en esta expedición, el 11 de julio de 1605, cuando desembarcan a dos condenados, y también en la expedición de Godske Lindenow, el 9 de agosto de 1606, cuando desembarcan a otro, al que, según Lyschander, los nativos despedazaron.

bo ESE, y por la tarde, con un clima brumoso y tranquilo, divisamos algo de hielo a la deriva.

El día 16, con tiempo pesado y viento del NWxW, nos dirigimos rumbo ESE hasta cerca de las diez de la noche, cuando encontramos un gran banco de hielo a barlovento, extendido unas siete u ocho leguas, y para apartarnos navegamos al SSE. A lo largo de este témpano divisamos un gran banco de ballenas. Encontramos una gran corriente que, como deducimos, se dirigía al WNW, por América. A mediodía, a causa del tiempo espeso no pude hacer ninguna observación, y por la tarde, para librarnos del hielo nos vimos obligados a navegar rumbo SxW y SSW, y nos deslizamos entre algunas islas de hielo enormes.

El día 17, libres de hielo, alrededor de las cuatro de la mañana dirigí mi rumbo a SExS hasta mediodía, cuando me dirigí al ExS, en medio de un clima muy pesado y espeso. Alrededor de medianoche se calmó con el viento del este. El día 18, con el viento todavía del este nos dirigimos rumbo ESE, siguiendo unas rutas virando a babor y por la mañana vimos algunas islas de hielo. El día 19, con viento aun del este y tiempo muy agitado.

Primer día de agosto, con tiempo muy denso y viento agradable del SWxW. Esta mañana encontramos un banco de arenques, de modo que supe que no estábamos lejos de las islas *Orkney*. A mediodía, habiendo disminuido el viento, encontré la latitud en 58°40', momento en que sondeé con el plomo más hondo y hallamos a 42 brazas un suelo de arena roja, con algunas fisuras negras. Esta tarde, entre las cinco y las seis, volvimos a sondear, y no teníamos más que veinte brazas, en un terreno irregular, por lo que supe que está-

bamos cerca de la orilla, y algunos de nuestros hombres, que observaban el horizonte, divisaron una de las islas *Orkney*. Con tiempo muy denso, dimos algunas vueltas y nos dirigimos de nuevo al litoral, y en un corto recorrido nos situamos toda la noche al WNW de la costa.

El día 10, alrededor de las cinco de la mañana llegamos a la bancada del castillo de *Helsingør*,[160] donde disparamos algunas piezas de artillería. Anclamos en la calzada y el capitán desembarcó conmigo, y al enterarnos de la estancia de Sus Majestades en *Copenhague*, volvimos a embarcar y nos pusimos en marcha, llegando allí alrededor de las dos. La pinaza, que habíamos perdido en el mar,[161] de la que mi compatriota John Knight era comandante, llegó también la misma noche, hacia las cuatro, y al estar todos, ellos y nosotros en buena salud lo agradecimos a Dios Todopoderoso. Amén.»

Isaac La Peyrère informa del viaje de Lindenow cuando abandonó la comitiva. Se acercó a la costa, al sur de Groenlandia, donde desembarcaron para explorar el terreno y se extraviaron unos días hasta encontrar el camino de regreso al barco. Se refugiaron en el puerto que llamaron de *Godske Lindenow,* y tuvieron tratos con los nativos. «Estos salvajes poseían cantidad de pieles de zorro, de oso y de foca, con muchos pedazos de cuerno, extremidades y troncos, que cambiaban con los daneses por cuchillos, agujas, espejos y bagatelas de diversas clases. No mostraron ningún deseo de dinero en oro o plata, cuya oferta provocó su burla o causó su desprecio. Manifesta-

[160] El castillo de Kronborg, sombras de Hamlet.

[161] El día 23 de julio, como señala Leyell en su diario.

ban, por otra parte, un afán vehemente por cada artículo fabricado de acero, que estaban dispuestos a comprar mediante el sacrificio de sus mayores objetos de valor, como sus arcos y flechas, sus botes y remos. Cuando ya no tenían nada más que entregar a cambio, se desnudaron hasta los huesos y ofrecieron deshacerse de toda la ropa que poseían. Lindenow permaneció tres días en el lugar, pero no consta que desembarcaran, probablemente temía confiar la vida del pequeño número de personas de la tripulación en medio de una masa de salvajes que los superaban en número.

Partió al cuarto día, pero antes de zarpar aferró a dos de los nativos a bordo de su barco, para llevarlos a Dinamarca, pero hicieron tantos esfuerzos violentos para escapar que fue necesario atarlos con cuerdas para evitar que se hundieran en el mar. Cuando en la playa los salvajes vieron a dos de sus vecinos prisioneros, y atados a la cubierta del barco danés, descargaron una lluvia de piedras y flechas sobre los daneses, que se vieron obligados a aterrorizarlos a distancia disparando uno de sus cañones.» De hecho los secuestran siguiendo instrucciones de las autoridades, interesadas en comprobar si descendían de los antiguos daneses. Lindenow regresa a Copenhague el 28 de julio después de diecisiete días de travesía, sin saber lo sucedido a los otros dos barcos, y trayendo la noticia de haber hallado Groenlandia.

# Godske Lindenow

1606

La primera expedición cartografió la costa oeste de Groenlandia hasta los 69º de latitud, fracasó en su propósito de encontrar noticias de las desaparecidas colonias, y también se comprobó que los nativos no eran sus descendientes. Pronto se decide armar una segunda expedición, esta vez con más barcos, y para hacer frente a los grandes gastos, y a propuesta del rey, el Parlamento aprobó un impuesto especial. Detrás de tanta premura parece que estaba el interés en el mineral de plata y oro, a raíz de unas muestras que trajo James Hall del anterior viaje, de las que no habla en su crónica. Tal vez recordando los viajes al Ártico de Martin Frobisher cuarenta años antes, a la búsqueda malograda de minerales preciosos.

Para este segundo viaje utilizan cuatro barcos, dos ya conocidos, el *Trost* y el *Lion,* con 48 hombres cada uno; el *Yewren*, de cien toneladas con 50 tripulantes; el *Gilliflower*, de cuarenta toneladas, con 15; y la pinaza *Urin* de veinte toneladas, con 12. Parten de Dinamarca el 27 de mayo de 1606, sufren entre el hielo, tratan con los nativos, y regresan el 4 de octubre, sin avances geográficos, y sin plata en las bodegas.

Entre la tripulación sitúan a dos de los groenlandeses secuestrados, para utilizarlos como intérpretes, pero mueren en el trayecto, y regresan con otros cinco nativos, a los que retienen a la fuerza. La crónica que sigue la escribe el piloto James Hall y se conserva otro manuscrito de Hans Browne, capitán del *Urin*.

## RELATO DE LA EXPEDICIÓN DANESA A GROENLANDIA, BAJO EL MANDO DEL CAPITÁN GODSKE LINDENOW, EN 1606. POR JAMES HALL, PILOTO JEFE, ABREVIADO POR EL REVERENDO SAMUEL PURCHAS.

«Partimos de Copenhague el 27 de mayo del año 1606 de nuestra redención, con cuatro barcos y una pinaza. El *Trost* era el barco almirante, en el que estaba por capitán Godske Lindenow, también capitán de la flota, un caballero danés, siendo yo, bajo los preceptos de Dios, el piloto mayor de la flota. En el *Lion*, el barco vicealmirante, iba como capitán y comandante, John Cunningham, un caballero escocés que estuvo conmigo en el viaje del año anterior. En el *Urin*[162] iba Hans Bruun, un caballero de Noruega, y en el pequeño barco llamado *Gilliflower*, iba un tal Carsten Richardson, un danés. En la pinaza llamada *Cat* iba el agente marino Andrés Nolk, de Bergen, en Noruega.[163] Zarpamos hacia las seis de la tarde, por la gracia de Dios, y navegamos con viento propicio del SSW, llegando a *Helsingør,* donde anclamos para cargar agua.

La mañana del día 29 disparamos la artillería para que subieran a bordo todos los capitanes y comandantes, y al regresar nuestro comandante les dio a leer las órdenes del rey. En ese momento nos propulsó un viento propicio del ENE alejándonos del NxW hasta que dejé *Kullen* al NExE, y me dirigí rumbo NNW y NWxN. Esta tarde, hacia las cinco, me dirigí a

[162] También llamado *Yewren*, *Eagle*, *Örnen*.

[163] Ahora Godske Lindenow es el comandante de la flota, y John Cunningham capitán de un barco. Otro navegante, Carsten Richardson, será el comandante de la tercera y última expedición danesa.

*Anholt*, a tres leguas y media, rumbo W½N. Toda la tarde nos mantuvimos rumbo NWxN. El día 30, con viento del ESE, navegamos en la misma dirección, y esa mañana, hacia las seis encontramos *Laesso* a seis leguas de distancia, al WxN. A las cinco de la tarde, con *Scaw* a cinco leguas en dirección WSW, me dirigí rumbo WNW, con viento del NExE. El 31 por la mañana, con tiempo muy brumoso y un viento caliginoso del ENE, rumbo WNW hasta alrededor de las nueve, cuando encontramos una entrada en tierra, que era la puerta oeste de *Mardö*. Costeando llegamos a anclar en *Flekkeröy*, donde íbamos a hacer y cargar madera y agua.

El día 2 de junio zarpamos hacia las seis de la mañana, saliendo del puerto de *Flekkeröy* con un vendaval del ENE, y hacia las once del mediodía a *Lindesnes*[164]*,* a cuatro leguas de distancia rumbo NNW. La mañana del día 4, sobre las dos, con tiempo agradable cruzamos por la tierra alta de *Yeddoe*, y me dirigí al SWxS y a veces al oeste. A mediodía hallé la latitud en 57°45', con *Lindesnes* al ENE, a veintidós leguas de distancia, y me dirigí rumbo norte, con la proa en esta dirección y viento del NNW. Toda la tarde y la noche siguiente, con el mismo viento y en la misma dirección, navegamos rumbo norte con poco viento, y murió uno de nuestros groenlandeses, llamado Oxo.

El día 7 nos dirigimos rumbo oeste y al WxN con viento del SWxS y SSW, y a mediodía estábamos en la latitud de 58°40'. Hacia las cuatro de la mañana del día 10 comenzó a soplar un viento favorable del ExS, y entonces costeamos la tierra firme rumbo sur hasta que llegué al cabo sur de *Shetland* llamado

[164] Hall lo llama *Nase of Norway*.

*Sumburgh Head* al NWxN, a unas tres leguas de distancia, y al lado de la isla *Fair,* a ocho leguas al SWxS. Cerca de las dos y media me dirigí rumbo oeste con un viento favorable del ESE. Divisé el extremo sur de las *Shetland* a ocho leguas de distancia rumbo NE, y la isla *Fair* al SE, a siete leguas de distancia, y *Foula* a cuatro leguas al norte. Continuamos al oeste con un viento favorable del ESE. Toda esta tarde y la noche siguiente el tiempo fue denso y lluvioso y el viento como antes. A medianoche murió el otro groenlandés que teníamos a bordo, y se llamaba Omeg. El día 14 navegamos con un tiempo brumoso y el mismo viento favorable de la noche anterior. Al disminuir[165] el viento a medianoche encontramos la latitud en 58º 40', habiendo recorrido treinta y dos leguas en dirección sur rumbo WxS, variando 19º45' al oeste del meridiano de la península. Esta tarde tuvimos viento favorable del SE, con un tiempo denso y nos dirigimos al oeste.

El día 15 navegamos hacia el oeste con el mismo viento, situados, según mi criterio, en la latitud de 58º40'. El día 23, con un viento propicio del NE, navegamos entre el WNW y el WxN, situados a mediodía en la latitud de 56º10', y contra mi expectativa navegamos veintidós leguas en dirección oeste y hacia al sur, a causa de una corriente del norte, y la brújula supongo que varió más de un punto hacia el oeste. El primero de julio vimos tierra firme a ocho leguas de distancia, con un gran banco de hielo tendido al SW, y nos dirigimos hacia el ExS y el ESE, para rodearlo. Hacia las dos de la tarde, después de rodearlo, nos dirigimos al WxS, continuando hasta la no-

[165] NE, «having a shrinke at noone», esto es, al caer el viento hace la cubierta más estable, y permite a Hall obtener la elevación.

che siguiente. Supuse que esta tierra firme era la isla *Bus*, que se encuentra más hacia el oeste de lo que señalan los mapas marinos.

El día 2 navegamos con tiempo espeso y viento del NNW rumbo WxN. Esta tarde estábamos en medio de una gran corriente en dirección SSW, que supuse que se debía situar entre la isla Bus y Frisland, terminando en América. Nos dirigimos al WNW con viento favorable del norte. Hacia las nueve de la noche la pinaza se enredó con el barco vicealmirante, y con su ancla arrancó cerca de un pie de una tabla, un poco por encima del agua, y rompió la cabeza de la mano de la bomba.

El día 6, al hacer la observación estábamos en la latitud de 58°50', al contrario de lo que esperaba, y la causa principal era la corriente del sur. El día 7 navegamos con viento del NxE rumbo al WNW, a mediodía en la latitud de 59°40' y a veintidós leguas en dirección NW. Esta tarde encontré que la variación de la brújula se desviaba 12°5' al oeste del norte verdadero. El día 8, el viento vino del sur, entre el SW y el SWxW. Con un vendaval mediano nos alejamos al NWxW y a mediodía estábamos en la latitud de 59°30', habiendo recorrido unas diez leguas en dirección oeste des del sur, a causa de la corriente y la variación. El día 9 hizo un tiempo pesado y calmado por la mañana, y desde nuestros barcos vimos una corriente violenta que se dirigía al SW, y a las doce nos situamos en la latitud de 59°40'.

Hacia las cuatro de la mañana del día 10 el viento vino del NNW, y virando orienté la proa al oeste, estando en la latitud de 60°16'. Vimos la costa de América como a nueve leguas de distancia, momento en el que observé la variación de la aguja

y encontré que era de 24º hacia el oeste del norte verdadero. Las cumbres de las colinas estaban cubiertas de nieve, y la costa en dirección norte ocupada por el hielo, pero hacia el sur parecía despejada. Encontré una gran corriente en dirección oeste, hacia la costa, que alrededor de medianoche nos situó entre muchas islas de hielo, trabajamos duro para salir sin peligro. Con la ayuda de Dios, el buen tiempo y un viento vendaval del SW, abandonamos el lugar hacia el ESE y el SExE.

La mañana del día 14, libres ya del hielo me alejé hacia el ENE y al NExE hasta las ocho de la mañana, cuando dirigí el rumbo al NExN, estando a mediodía en la latitud de 59º, y a dieciséis leguas de distancia del cabo o promontorio que vimos esa noche en rumbo WSW. Durante toda la tarde, y la noche siguiente, la mayor parte del tiempo estuvo tranquilo. Esta tarde encontré la variación en 23º55'. El día 16, buen tiempo y un vendaval del ESE, nuestro rumbo como antes, estando en la latitud de 60º20', y los barcos a veinte leguas en dirección NxE. Esta tarde, y la noche siguiente, con el mismo viento, navegamos todavía al NExN.

El día 18, con tiempo denso nos vimos obligados a alejarnos hacia el NNW para rodear un gran banco de enormes montañas de hielo, casi increíble para ser descrito, sin embargo con la ayuda de Dios lo cruzamos, navegando todo este día entre grandes y enormes islas montañosas de hielo, con el viento en SWxS, y estando a mediodía en la latitud de 63º45'. Nos vimos acosados por todos lados por poderosos bancos de hielo, y forzados a navegar toda la noche para mantenernos libres de las islas de hielo, grandes y pequeñas, y estuvimos muchas veces en tal peligro, que no nos esperaba otra cosa

que la muerte si Dios no hubiera sido misericordioso con nosotros, y nos hubiera enviado un tiempo despejado, y con su ayuda nos mantuvimos libres del hielo, a muy a duras penas, y con gran dificultad.

La mañana del día 19 navegamos entre el hielo con tiempo despejado y viento del SW para tratar de encontrar un paso y escaparnos. En ese momento vimos la tierra firme de América como a los 64° de latitud, hacia los lados sur y norte, una tierra alta y desigual cubierta de nieve, con la costa cercada por el hielo. Navegamos con gran peligro entre el hielo hasta casi la medianoche cuando Dios en su bondad nos descubrió un paso estrecho por donde cruzar, y navegamos en dirección SSE, aun entre muchas islas de hielo. Aquí descubrí, tanto por mi rumbo como por estimación (la variación de la brújula), que nos había arrastrado una poderosa corriente hacia el oeste, como ahora, y después de manera clara, pudimos comprobar y ver.[166] Porque al poner rumbo desde la costa de América, en la latitud de 58½°, hacia la costa de Groenlandia, al NNE, con un compás cuyas agujas estaban colocadas a más de dos terceras partes de un punto en dirección al ExN (siendo la variación de 23°30' en dirección norte, y 24° según la observación, me encontraba entre la latitud de 58½° y 54°), sin embargo (contra de cualquiera de mis expectativas, o de los que estaban en la flota conmigo) la corriente me había transportado casi cuatro puntos en dirección oeste, sobre nuestra intención.

[166] NE. La descripción que sigue es errónea y confusa, no se corresponde con la realidad, sin duda se situaban en los 64°, no cerca de los 54°.

El día 20, navegando aun hacia el este, atravesamos muchos grandes bancos e islas de hielo, y todavía rodeados nos vimos obligados a dirigirnos al sur para librarnos. Cuando el mar estaba calmado nos dimos cuenta, y percibimos claramente, que una corriente nos dirigía en dirección al hielo y hacia el oeste con mucha violencia. Esta corriente se dirigía al WNW. El día 20, por la tarde encontré la variación del compás en 23º.

La mañana del día 21 hizo buen tiempo y divisamos un paso a través del hielo hacia el sur que parecía despejado, y atravesándolo cerca del mediodía nos libramos del hielo por la providencia misericordiosa de Dios. Aquí observé que la latitud era 63º33'. Por la tarde llamé a bordo del almirante a los otros capitanes y timoneles para consultarles, y después de mostrarles brevemente mi cálculo, con los otros sucesos que habían ocurrido en contra de mis expectativas, y cuya causa en seguida vieron y percibieron claramente, reconocieron que la corriente era el origen de lo sucedido. Después instruí a los otros timoneles para que cuando estuviéramos libres del hielo se dirigieran entre el este y el ExN, rumbo a la costa de Groenlandia, y no hacia el norte del ExN, a causa de los sucesos pasados. Y ahora, en este instante, al estar despejado con la ayuda de Dios, los llamé dándoles las mismas instrucciones. Esta tarde y la noche siguiente, en calma. Esta tarde, en el compás encontré la variación en 23º25'.

El día 22, a mediodía encontré la latitud en 63º20'. El día 23, con buen tiempo y un aire muy frio, que nos acompaña desde el mes de enero, y viento variable entre el ENE y el SExE. A mediodía, situados en la latitud de 63º después de haber recorrido once leguas de camino en dirección SexS, se-

guimos rumbo oeste y los otros barcos hicieron lo mismo, dirigiéndonos al NExN, y esta tarde la aguja varió hacia el oeste 23º 30'.

El día 24, viento variable entre SSE y SExS, lluvia y niebla. A eso de las once vimos mucho hielo a sotavento por lo que me dirigí rumbo sur con viento del ENE, navegando al SE, creyendo que el barco había hecho veintidós leguas rumbo NxW½N. Esta tarde, a causa de la niebla perdimos de vista al *Lion* y la *Gilliflower*, los buscamos expectantes y disparamos, nosotros y el *Urin,* algunas piezas de artillería, pero no pudimos verlos ni oírlos. En ese momento el viento vino del sur y nos apartó de nuestro rumbo hacia el EExN.

El día 25 vimos Groenlandia que estaba a unas diez leguas al sur del cabo *Queen Anne*. Nos alejamos hacia el ESE en dirección a tierra firme con un viento del sur que toda la noche sopló con intensidad, mientras navegábamos rumbo NxW y NNW.

La mañana del día 27 estuvo bastante despejada y con un vendaval del SSW. Entre las cuatro y las cinco divisé el cabo *Queen Anne* al ExS, y el fiordo *King Christian* al SSE, apartado del fiordo *Rumel* y el cabo *Queen Sophia* en dirección N½W unas cinco leguas.[167] Por lo tanto creí conveniente entrar en el fiordo *Cunningham*, donde estaba la plata,[168] tanto por lo que le había jurado a Su Majestad en esta cuestión como también porque se nos ordenó expresamente que la lleváramos a casa. Así que con el vendaval del WSW llegamos al río men-

[167] El editor señala la imposibilidad y confusión de estos rumbos.

[168] La mina descubierta en 1605 que no consta en la crónica de aquel viaje, aquí aparece por vez primera, tanto su existencia como el interés real.

cionado, fondeando a las cinco en un muy buen estrecho, cerca del mineral y a dieciséis brazas en la desembocadura del fiordo *Cunningham*. En ese momento se acercaron cuatro nativos, según su antigua costumbre. Esta tarde, alrededor de las seis el *Urin* ancló a nuestro lado y por la noche, el almirante, yo mismo y el capitán Browne, fuimos a tierra firme a buscar la mina de plata de donde se estableció que deberíamos extraer todo lo que pudiéramos.

El domingo 3 de agosto, los salvajes, viendo nuestro trato cambiaron con nosotros pieles de foca y aletas de ballena, después regresamos al bote y tres de ellos, tomando sus botes, nos siguieron remando hacia dentro del fiordo,[169] y llamaron a otros de su gente, diciéndoles y señalándoles nuestro trato con ellos. También se acercaron para cambiar hierro viejo y cuchillos por pieles de foca y abrigos hechos de pieles de foca y aletas de ballena, y todos remaron siguiéndonos. Habiendo remado cinco o seis leguas dentro del fiordo, al ver que solo era una bahía regresamos a unas islas verdes y agradables, donde hallamos buenos fondeaderos. La gente todavía nos siguió en número de veinticinco personas hasta cerca de las seis en punto, cuando se alejaron mientras remamos entre los estrechos, con un tiempo espeso, algo de lluvia y viento del sur. Conducimos el bote hacia una de las islas donde cenamos, y después remamos unas tres leguas hacia el interior de otro fiordo, donde hallamos aguas muy poco profundas, y nos quedamos con nuestro bote toda la noche.

Hacia las tres de la mañana del día 4 decidimos regresar a nuestro barco, con viento del sur y el tiempo algo denso y llu-

[169] El fiordo *Cunningham*, ahora llamado *Kangerlussuaq* (66°0').

vioso. Costeamos entre las islas hasta llegar a tres leguas al norte del cabo *Queen Sophia*. Cruzamos las islas encontrando un mar embravecido que nos dio mucho trabajo, pero gracias a Dios todopoderoso el bote fue resguardado de ser tragado por el mar, y hacia mediodía regresamos a nuestros barcos. El día 5 algunos de nuestros hombres bajaron a tierra, entre las montañas, donde vieron renos.

El día 6, merodeando me situé en la orilla SE hasta llegar al fiordo *Ramel,*[170] a nuestro ExN, y hay un mar muy agitado entre las islas de los fiordos *King* y *Ramel*. Con el viento bastante quieto remolcamos a proa nuestros botes a través de una bahía que llamé de *Fos*[171] por el nombre de Philip de Fos piloto del bote del *Urin*, en el que yo estaba. Pero la obstinación del almirante fue tal que de ninguna manera se dejó aconsejar, y aunque la noche era cercana se adentro en el fiordo hasta llegar a estribor a veintiséis brazas, en tierra arenosa. El *Urin* echó el ancla a nuestro lado, pero como el viento venía de tierra (nuestro capitán y compañía eran tan obstinados y testarudos que de ninguna manera pude convencerlos de mi intención) el barco se dirigió al centro del fiordo sin suelo a cien brazas, hasta que llegó la pleamar y lo lanzó a la costa, pero yo, al disponer de una ancla de espía, conseguí sacarlo, y con el trinquete lo situé río arriba. Hacia las cuatro de la mañana del día 8 fondeamos a veinte brazas, en tierra arenosa y un banco bajo. Hacia mediodía vino el *Urin* y ancló junto a nosotros. Este río fluye del SE al NW, y se encuentra en la latitud de 66°25'.

---

[170] El fiordo *Amerloq* (66°53').

[171] El fiordo *Ikertooq* (66°45').

La mañana del día 9 nuestro capitán y el del *Urin*, con sus botes se dirigieron río arriba, donde vieron las casas de invierno de los nativos construidas con huesos de ballena, siendo las vigas de costillas de ballena, los techos cubiertos de tierra y tenían algunas bóvedas o sótanos cuadrados bajo tierra, como a dos varas de profundidad. Estas casas eran en número de unas cuarenta. Encontraron también algunos sepulcros hechos de piedras sobre los cuerpos de su gente, los cadáveres estaban envueltos en pieles de foca y las piedras puestas encima en forma de ataúd.

Aquí bajamos a tierra a un hombre que había servido a nuestro capitán el año anterior, a quien por cierta falta cometida abandonó nuestro capitán en el lugar. Alrededor del mediodía nuestros hombres volvieron a embarcar, y después de la cena se acercaron algunos nativos y capturamos a cinco con sus botes, y los metimos en nuestros barcos para llevarlos a Dinamarca, con la intención que por sus conocimientos nos informaran mejor del estado de su país, Groenlandia, que en su propia lengua llaman *Secanunga*, y dicen que en el interior de la tierra tienen un gran rey, que es llevado sobre los hombros de los hombres.

La mañana del día 10 de agosto levamos el ancla por la mañana, y con viento del ESE salimos del fiordo *Rombe*. Estando entre las islas vino viento del SWxS, y con el mar tremendamente embravecido nos dirigimos en dirección WWxN, rodeando algunas islas y rocas, a las que el mar tan asombrosamente embravecido nos hubiera precipitado, y donde todos hubiéramos muerto, si Dios en su misericordia, en aquel instante en que no veíamos ante nuestros ojos más que la muerte cierta, no nos hubiera enviado un gran vendaval del SSW

que nos alejó rumbo WNW. Aflojando las velas rodeamos las islas y las rocas, y nos vimos obligados a cruzar unas islas pequeñas que se encuentran frente al cabo *Queen Sophia*, a cuatro leguas hacia el mar, que el año anterior nombré *Knight*, por el nombre de John Knight,[172] y cruzándolas llegamos al mar despejado, no sin gran peligro al encontrar entre ellas muchas rocas ciegas.

A mediodía del 13 de agosto en la latitud de 66°50', lejos del cabo *Sophia*, a unas dieciséis leguas dirección WxN½W. Hacia las cuatro de la mañana del día 18 nos despegamos del hielo rumbo SxW, con un tiempo muy denso hasta que aclaró a mediodía. Vimos una costa muy elevada como la de las islas, extendiéndose unas veinticuatro leguas al SxE y al NxW, toda rodeada de hielo, de modo que era imposible para ningún barco acercarse. En el extremo sur de estos dos cabos[173] encontramos un banco de hielo tan grande que se extendía hasta el mar, y nos vimos obligados a dirigirnos al WxN para rodearlo. Toda la tarde estuvimos casi pegados al hielo, en el mismo rumbo y con viento del ESE, situados al sur del hielo y forzados a dirigirnos a unas islas hasta cerca de las cuatro, cuando, con la ayuda de Dios, nos alejamos con viento del SExS siguiendo toda la noche rumbo SWxS.

El día 22, tiempo denso y el viento continúa como antes. Alrededor de las siete de la mañana vimos una vela frente a nosotros, al WxS, y era nuestro vicealmirante *Lion*, que había pasado apuros por el hielo, y nos alegramos de encontrarnos de nuevo. El día 28, a eso de las cuatro de la mañana cesó la

[172] La isla *Kuanit* (62°11'), al norte del fiordo *Qagssit*.

[173] NE. Seguramente los cabos *Queen Sophia* y *Queen Anne*.

tormenta y llegó viento del WSW. Zarpamos alrededor de las tres alejándonos rumbo SE, y navegamos divisando a sotavento grandes bancos e islas de hielo en dirección ExS. Juzgué que se situaban frente al cabo *Desolation*, a unas ocho leguas de distancia, y que a causa de la niebla no podíamos ver.

Hacia las seis de la mañana del día 29 navegamos con viento del NExN en dirección SSE hasta mediodía en medio de un fuerte vendaval, y por la mañana encontramos a barlovento trozos de hielo a la deriva. A mediodía disminuyó el viento, y encontré que estábamos en la latitud de 59°46', habiendo hecho de mediodía a mediodía un camino de ocho leguas en dirección SExW.

El día 31 mantuvimos el rumbo con el mismo viento del NNW soplando con fuerza, buen tiempo y despejado. Situados en la latitud de 59°10', seguimos un par de rumbos menores, y con un mar muy crecido, navegamos al este unas 34 leguas rumbo ESE. Esta tarde, después de mi observación vimos algunas islas de hielo y algo de hielo a la deriva, lo que me maravilló sabiendo que, tanto por mi relación como por observación, estábamos lejos de cualquier parte de Groenlandia de las descritas en la carta marina, porque la parte más al sur descrita está en la latitud de 60°, y ahora nos situábamos en los 59°10', con el cabo *Desolation* a unas sesenta y cuatro leguas rumbo al WNW½N, y el cabo *Christian* (que era la siguiente parte conocida de Groenlandia) a treinta y ocho leguas NWxW. Manteniendo el rumbo al ESE, hacia las 4 de la tarde avistamos a unas dieciséis leguas una tierra muy alta, la parte más al oeste parecía situarse hacia el ENE, y el punto más al sur hacia NE lejos del ExN. Esta tierra es muy alta, con las colinas cubiertas de nieve y en la costa un hielo denso. Al no sa-

ber si era continente o una isla a ese lugar lo llamé isla *Trost*, por el nombre del barco.[174]

El 1 de setiembre, a mediodía hice una observación y nos hallábamos en la latitud de 58°, habiendo hecho veintiséis leguas de camino en dirección sur, y dirigí el rumbo al ExS. Hacia las seis de la tarde sobrevino la calma, y así continuó toda la noche siguiente. Esta tarde encontré la variación en 10°50' al noroeste. El día 4, con viento del ExS nos dirigimos al SxE. El sol se nubló hacia mediodía y supuse que estábamos situados en la latitud de 57°20', habiendo hecho como unas diez leguas de camino en dirección SExS y rumbo sur. Este día, y la noche siguiente, todo siguió como antes. El día 8 partimos con buen tiempo y el viento casi en calma, y a medio día estábamos situados en la latitud de 58°36' habiendo recorrido veinte leguas en dirección norte, rumbo ENE, a causa de la gran corriente que venía del sur. Toda esta tarde y la noche siguiente estuvo en su mayor parte todo tranquilo. Esta noche encontré que la brújula varió alrededor de 2°45' al noroeste.

El día 9, rumbo al este, buen tiempo y vendaval del sur. A mediodía en la latitud de 58°40', navegamos doce leguas rumbo ExNE. Por la tarde lluvia y viento del sur, o del SxE, y cerca de medianoche, con tiempo denso, lluvia y viento del SE la proa dirigida al ENE y al NExE. El día 10, como a las dos de la madrugada el viento sopló al SSW, y nos dirigimos rumbo este, situándonos a mediodía en la latitud de 59°10', habiendo recorrido cuarenta y cuatro leguas con un vendaval del oeste. Este día vimos una de las aves de las que hay en la isla de *Bas*

[174] NE. En esta latitud no hay tierra, ha de tratarse de un banco de hielo.

en Escocia llamada *Bas Geese*.[175] Por la tarde encontré la variación 1°4' noreste.

La mañana del día 18 hacia las nueve avistamos una tierra firme un poco irregular, con el extremo oriental al SExS, y la parte occidental al SxW, a unas ocho leguas. Estas islas, por mi cálculo y examen descubrí que eran las *Feroe,* y al mediodía observé los 62°5'. Hacia las cinco de la tarde del día 19 pasé por un pequeño farallón llamado *Monk* que se situa en dirección SE, a tres leguas de distancia de nuestro ESE. Por la noche hacia las diez calmó. El día 20 vimos que la corriente nos había situado en dirección norte. Esta corriente se asienta a los lados este y oeste de las islas *Feroe*. Nos dirigimos al oeste rumbo WSW, a veces WxS, y a veces SW, sufriendo un tiempo muy lluvioso, pero hacia medianoche calmó y continuó así toda la noche y la mañana siguiente.

La tarde del día primero de octubre, a eso de las cuatro avistamos *Gullholmen*. El día 2 nos dirigimos rumbo SExS y SSE, hacia *Kullen*, y hacia las ocho de la noche llegamos a *Torekov*, por donde navegamos todo el día siguiente. La noche del día 3 el viento vino del NE, levamos el ancla y llegamos a *Helsingør*. El día cuatro, por la providencia de Dios, llegamos a nuestro deseado puerto de Copenhagen, 1606.»

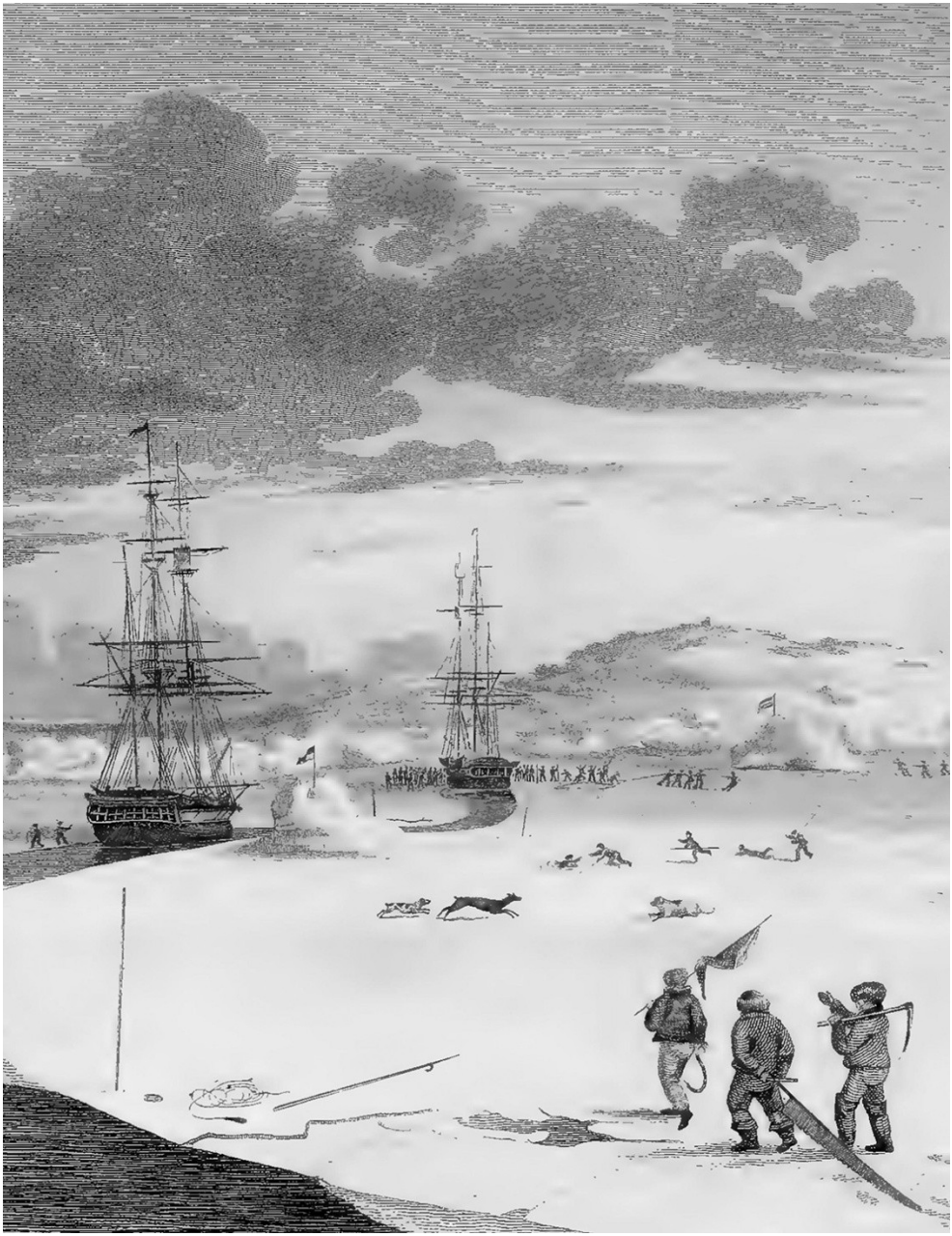
[175] La isla *Bass Rock*, a la entrada del fiordo de *Forth*, en Escocia, contiene la población más grande del mundo de alcatraces nórdicos.

# Carsten Richardson

1607

El tercero y último viaje a Groenlandia, de los impulsados por el rey Christian IV, lo dirigió Carsten Richardson, un capitán danés. Zarpó de Copenhague el día 13 de mayo del año 1607 con el buque insignia *Trost,* de sesenta toneladas y el pequeño barco *Grønlandske,* con 44 hombres de tripulación y el piloto James Hall, que había participado en los dos viajes anteriores. El 8 de junio llegan a la vista de Groenlandia pero la gran cantidad de témpanos les impide desembarcar. Permanecen unas semanas merodeando, intentaran aproximarse a la isla sin éxito, y recorrerán la costa hasta los 64º de latitud, más o menos a la altura del estrecho *Godthab*. Con poca agua dulce y algunos desperfectos en los barcos, las protestas de la tripulación decidieron a Richardson retirarse de momento a Islandia, pero una gran tormenta los derivó a Noruega, y regresaron a Copenhague el 25 de julio. De la expedición solo se conocen estos datos.

# IV. Parry, Franklin, Amundsen



William Edward Parry, los barcos Fury y Hecla, el año 1821

Han pasado dos siglos, pero el sueño sigue vivo. La leyenda ha resistido a las adversidades y el curso del tiempo ha silenciado el sufrimiento. Ahora, en el siglo diecinueve, nuevas generaciones resueltas se preparan para triunfar donde sus antepasados fracasaron. Los ingleses están regresando al Ártico, pero todo ha cambiado, son disciplinados marineros militares de la armada, oficiales de carrera y capitanes experimentados, y cuentan con la última tecnología de navegación y barcos capaces de resistir el frío extremo, pero desconocen la magnitud de lo que van a afrontar, el clima extremo y variable, hielo, tormentas, peligros que ya sufrieron los aventureros antiguos, y nuevos cadáveres se añaden a la insensatez. Conocemos los viajes de los que regresaron documentados en magníficos volúmenes con cartografía detallada y dibujos de las nuevas geografías exploradas, un placer recorrerlos.

Miller Christy ha escrito: «Durante este largo período se enviaron decenas de diferentes expediciones, se perdieron docenas de hermosas embarcaciones, perecieron cientos de audaces exploradores y se gastaron infructuosamente muchos miles de libras. Sin embargo, tan intenso era el entusiasmo entre las naciones de Europa occidental, y tan fuerte era su creencia en la existencia del paso buscado tan ardientemente, y en su alto valor comercial cuando se encontrara, que rara vez hubo un momento en que, aunque el hielo lo impidiera, más aventureros estuvieran dispuestos a arriesgar sus vidas, sus barcos, y también su riqueza, con el fin de emprender unevas exploraciones.» Finalmente cuando a principios del siglo

veinte se verificó la existencia de este paso, ruta intrincada entre estrechos, fue «humillante constatar de que al mismo tiempo se demostró que no tenía ningún valor práctico desde el punto de vista comercial.»

## JOHN ROSS

El capitán John Ross es el primero en regresar al Ártico, el título del libro donde anota los pormenores del viaje resume su empresa, «Un viaje de descubrimiento, realizado bajo las órdenes del almirantazgo, en los barcos de Su Majestad Isabella y Alexander, con el propósito de explorar la bahía de Baffin e investigar la probabilidad de un Paso al Noroeste.» Completó el conocimiento de la bahía el año 1818, llegando al estrecho de *Lancaster*, y en el extremo norte hasta la latitud de 76°54' frente al estrecho *Smith*. A pesar del interés de los oficiales en continuar la exploración, el capitán emprendió el regreso.

Mientras bordeaba la costa de Groenlandia en la latitud de 75°55', cerca del cabo *York* y al norte de la bahía *Melville*, le sorprendió ver a varios hombres aparecer en el hielo, y descubrió que eran nativos que nunca antes habían visto a personas extrañas. Les observaron en silencio, pero cuando los barcos viraron los nativos lanzaron un grito simultáneo y realizaron gestos extraños antes de partir rápidamente en sus trineos hacia el interior. Después de alejarse a una distancia de una milla o más, se detuvieron durante un par de horas.

Regresan al día siguiente y no se atreven a acercar, pero entre la tripulación se encontraba un nativo con quien logran establecer cierta comunicación. Asombrados e inquietos, pi-

den a los extranjeros que se marchen y que no los destruyan, pero al ser bien recibidos, muestran interés en el material de las ropas de los visitantes y se sorprenden al escuchar que vienen de países lejanos, «no puede ser, solo hay hielo en la lejanía». Les ofrecen obsequios y los convencen para subir al barco, aunque se acercan aterrorizados al pensar que son criaturas vivas, al ver mover las velas. «¿Qué son estas grandes criaturas? ¿Vienen del sol o de la luna?», les responden que no son animales, que se trata de unas casas de madera, «No, están vivas, hemos visto como movían sus alas.» Finalmente, algunos de los nativos aceptan subir al barco y los marineros se divierten con su constante sorpresa ante todo lo que ven, especialmente la madera, que ya conocen, y el uso que le dan.

Al regresar a Londres, Ross escribió: «Confío, como creo yo mismo, que los objetivos del viaje se han cumplido en todos los puntos importantes, que he demostrado la existencia de una bahía desde *Disko* hasta el estrecho de *Cumberland* y he resuelto para siempre la cuestión del Paso del Noroeste en esta dirección». Sin embargo, el capitán Bylot ya había demostrado la existencia de la parte norte de la bahía de *Baffin* en un viaje idéntico al de Ross en el año 1616. Además, la cuestión del Paso del Noroeste aún quedaba abierta, como lo demostraron las siguientes expediciones.

## WILLIAM EDWARD PARRY

El capitán Parry, comandante una de las naves de Ross, considera «evidente que la empresa debe comenzar de nuevo, y debemos ser cautelosos al abrigar esperanzas demasiado opti-

mistas de encontrar tal paso, cuya existencia es todavía casi tan incierta como lo era hace doscientos años, y que posiblemente no exista en absoluto.» La expedición de Parry de los años 1819-1820 es la más extraordinaria e interesante de este tiempo, por el trecho recorrido y los importantes descubrimientos en un territorio completamente desconocido. Con los barcos *Hecla* y *Griper* y una tripulación de 94 hombres se dirige al norte de la bahía de *Baffin*, al encuentro del estrecho de *Lancaster*, donde las autoridades del almirantazgo le señalaron que debía empezar a indagar la posibilidad del paso.

«Nos encontrábamos en el umbral de una gran ensenada o estrecho [*Lancaster*] que ha adquirido una fama considerable debido a las opiniones contradictorias que ha generado. Para nosotros este lugar era de particular interés ya que nuestras instrucciones nos dirigían a prestarle especial atención. Sentíamos que el éxito o el fracaso de la expedición dependían en gran medida de lo que encontráramos en este punto del viaje. [...] Los barcos avanzaban hacia el norte a través de la entrada del estrecho, sorteando algunas corrientes dispersas y densas de hielo. Al mediodía, nos encontramos en la latitud de 73°55' por observación y en la longitud de 77°40’ por el cronómetro.»

Penetran en el estrecho, y a la altura de la isla *Somerset* se desvían a la izquierda para investigar un estrecho que llamarán *Prince Regent*, regresan al de *Lancaster* y continúan entre islas desconocidas, el estrecho de *Barrow*, y finalmente llegan a la isla que llamarán de *Melville*, donde la navegación se vio interrumpida definitivamente, al notar que el grueso principal del hielo se estaba desplazando hacia el oeste y se acercaba rá-

pidamente a la costa y corrían el grave riesgo de quedar atrapados entre los hielos.

«Al ver que no era posible avanzar más en este momento, y que el viento volvía a soplar desde el oeste con fuertes ráfagas de nieve, una vez más me vi en la necesidad de regresar hacia el este. [...] Debido al avanzado estado de la estación y al aspecto poco prometedor de los hielos en dirección oeste, junto con el riesgo que representaban para los barcos que habían estado navegando durante varios días, llegué a la conclusión de que era absolutamente necesario buscar un lugar para pasar el invierno. Además, había circunstancias que hacían la navegación aún más peligrosa de lo habitual y la esperanza de éxito menor. Lo que más preocupaba era la rapidez con la que se estaba formando el hielo joven sobre la superficie del mar durante la mayor parte de las veinticuatro horas.»

La larga hibernada la amenizan organizando espectáculos, obras de teatro y hasta un periódico semanal, que se llamó *North Georgia Gazette and Winter Chronicle*, «para promover aún más el buen humor entre nosotros, así como para proporcionar una ocupación divertida durante las horas de oscuridad constante.» En estos meses los oficiales se van a dedicar a la observación meteorológica y a enfrentarse al escorbuto y otras enfermedades. Con el deshielo, los barcos parten de regreso a principio de agosto de 1820.

Parry realizó dos expediciones más a las zonas árticas en busca del Paso del Noroeste. En el período de 1821 a 1823, se dirigió al estrecho de *Hudson* y exploró la bahía de *Foxe*, que aún no había sido cartografiada, con la esperanza de encontrar un paso hacia el oeste, pero al llegar el invierno se vieron obligados a establecerse en la isla *Winter*. Con el deshielo con-

tinuaron su búsqueda intentando cruzar el estrecho que Parry nombró *Fury y Hecla* en honor a sus barcos, en el extremo norte de la bahía, cerca de la isla de *Igloolik*, donde establecieron su segundo campamento de invierno. Sin embargo, su avance fue obstaculizado por una barrera de hielo y tuvieron que regresar a Inglaterra.

En 1824, Parry regresó al estrecho de *Lancaster* y llevó a cabo una exploración del estrecho del *Prince Regent*. Con el invierno acercándose, estableció un campamento en el puerto *Bowen*, situado en la costa oeste del estrecho. En julio de 1825 con el comienzo del deshielo emprendió el regreso, pero el barco *Fury* encalló y sufrió graves daños obligándolos a abandonarlo y regresar a Inglaterra únicamente con el *Hecla*.

## JOHN ROSS

En mayo de 1829, Ross siguió los pasos de Parry para descubrir el Paso de Noroeste. Partiendo de Inglaterra navegó a través del estrecho de *Lancaster* y continuó por el del *Prince Regent*, costeando la isla *Somerset* hacia el sur. En la costa, encontró los restos del barco *Fury* abandonado por Parry y recogió algunos restos que quedaban en el lugar. Después, continuó navegando rumbo sur por aguas del golfo inexplorado de *Boothia*, y al llegar el invierno se refugió en la costa occidental en el puerto *Felix*, cerca de bahía *Thorn*, pero a causa del hielo el barco quedó atrapado durante dos años. En 1832, cuando el hielo comenzó a derretirse descubrieron que el barco era inservible y la tripulación tuvo que abandonarlo. Recorrieron la costa a pie hacia donde se encontraban los restos del *Fury* y

allí invernaron por tercera vez, cerca de un depósito de víveres dejado por Parry. Al año siguiente, cuando el mar se vio libre de hielo, en agosto de 1833, utilizaron las chalupas del *Fury* para dirigirse hacia las aguas del estrecho de *Lancaster,* y avistaron un ballenero inglés en la bahía de *Baffin* que los recogió y los llevó de regreso a casa.

## JOHN FRANKLIN

Una expedición dirigida por el comandante John Franklin se dirige rumbo al Ártico, al Paso del Noroeste, pero esta vez será diferente, porque la desaparición de los dos barcos, el *Erebus* y el *Terror*, en la espesura helada se convirtirá en un fenómeno popular inèdito en su tiempo, y que aun continua.

El 19 de mayo de 1845, 129 hombres parten de Inglaterra en barcos equipados con la última tecnología, científicos, oficiales, marinos experimentados y suministros para dos años. En julio, llegan a Groenlandia y son avistados por balleneros ingleses, pero después desaparecen de la historia. Con el paso de los años, Lady Franklin impulsó la organización de algunas expediciones, a las que se unen otras debido a que la búsqueda de Franklin había capturado la imaginación popular.

Durante el verano de 1850, los investigadores descubrieron los restos del campamento de invierno en la isla *Beechey*, encontrando las tumbas de tres hombres que habían fallecido por causas naturales en 1846, y que todavía permanecen en el mismo lugar. Asimismo, en la costa de la isla *King William* se halló un bote, y pruebas del desastre que incluían esqueletos con señales de canibalismo, objetos personales, cartas, diari-

os. En 1854, John Rae exploró la península de *Boothia*, donde se encontró con un esquimal que le habló de un grupo de 35 o 40 hombres blancos que habían muerto de hambre cerca de la desembocadura del río *Back*, y le mostró objetos identificados como pertenecientes a la expedición de Franklin.

Lady Franklin encomendó al capitán Francis Leopold McClintock una última expedición, que fue financiada mediante suscripción popular. En mayo de 1859, se descubrió un documento crucial escondido en un montón de piedras en la isla *King William*, que estaba redactado en dos fechas diferentes. El primer registro, fechado en mayo de 1847, fue escrito por el teniente Gore, un oficial de la expedición, quien describió brevemente la ruta que había tomado hasta ese momento. El segundo registro, fechado el 25 de abril de 1848, fue firmado por los capitanes del *Erebus* y el *Terror*, James Fitzjames y Francis Crozier, respectivamente, y detallaba la tragedia que estaba ocurriendo a la expedición. En el documento se indicaba que Franklin había fallecido el 11 de junio de 1847 y que los barcos habían quedado atrapados en el hielo desde el 12 de septiembre de 1846. Además, se informaba que hasta esa fecha habían muerto nueve oficiales y quince hombres, y que los supervivientes abandonaron los barcos el día 22 de abril de 1848 para dirigirse hacia el sur e intentar llegar al río *Back*.

En esta dirección, McClintock encontró varios cuerpos y cantidad de equipo abandonado, recabando información de los esquimales. Al final, el periplo se conoció. Entraron por el estrecho de *Lancaster*, desde la isla *Beechey* hacia el sur, pasaron por el estrecho de *Peel*, entre las islas *Prince of Wales* y *Somerset*, hasta llegar a la península de *Boothia* y aproximarse a la isla *King William*, donde los barcos quedaron atrapa-

dos por el hielo. La tripulación se dirigió al sur a pie, en dirección al río *Back*, pero todos encontraron la muerte.

A lo largo de los años, numerosos libros han recordado la tragedia, repitiendo una y otra vez lo que se sabe y reviviendo en la memoria popular la magnitud del suceso. Pasó más de siglo y medio desde que la expedición de Franklin desapareció, cuando ocurrió un asombroso prodigio, al descubrirse, en los años 2014-2016, después de árduos sondeos, los restos del *Erebus* y el *Terror*. El primero fue encontrado al norte de la península de *Adelaida*, cerca y al sur de la isla *King William*, y el *Terror* se encontraba al suroeste de la misma isla, ambos en buen estado. Esto ha permitido recuperar muchos objetos y mantener vivo el recuerdo inmortal de aquellos hombres que conocieron el hielo mortal.

Roald Amundsen desembarca el 22 de agosto de 1903 en la isla *Beechey*, «Estaba sentado en uno de los compartimentos de cadenas mirando hacia la tierra con un sentimiento profundo y solemne de que estaba en suelo sagrado, el último puerto seguro del invierno de Franklin. Mis pensamientos retrocedieron atrás, muy atrás. Imaginé la expedición magníficamente equipada entrando en el puerto y anclando. El *Erebus* y el *Terror* en todo su esplendor, las banderas inglesas ondeando en el tope del mástil y los dos magníficos barcos llenos de actividad: oficiales con uniformes deslumbrantes, contramaestres con sus silbatos, marineros vestidos de azul; dos orgullosos representantes de la primera nación marítima del mundo aquí, en el desconocido desierto de hielo. Se desliza un bote del barco del comandante, Sir John va a desembarcar. Los hombres tiran con fuerza, orgullosos de tener al comandante

en el bote. Su rostro inteligente, lleno de carácter, irradia dulzura; tiene una palabra para todos, y por eso es amado por sus hombres. Sienten una confianza ilimitada en el experimentado líder conocedor de las tierras polares.»

## ROBERT McCLURE

El año 1850, el comandante Robert McClure dirigió una expedición en busca de Franklin a través del estrecho de *Bering* con el barco *Investigator*. Partieron de Inglaterra y navegaron por el Atlántico hasta llegar al cabo de *Hornos*, siguieron por el Pacífico hasta *Bering*. Continuaron rumbo este navegando por geografías desconocidas, el mar de *Beaufort*, que ningún barco había explorado, y costearon hasta llegar a un estrecho entre las islas *Banks* y *Victoria*. En septiembre la situación del barco era «crítica, porque los vendavales del oeste lo habían atrapado en la costa este y a sotavento del estrecho *Prince of Wales* y lo empujaron, junto con el hielo que lo rodeaba, hacia esa costa. Durante un tiempo su única salvaguardia contra la destrucción fue aferrarse con fuertes guindalezas, cadenas y anclas, a un pesado témpano.»

En este lugar quedaron atrapados en el hielo durante tres años, realizando viajes de exploración a pie para reconocer el entorno, hasta que, desesperados y a punto de morir de hambre, el día 6 de abril de 1853, mientras McClure paseaba cerca del barco conversando con el teniente, «percibimos una figura que caminaba rápidamente hacia nosotros desde el hielo áspero a la entrada de la bahía», creyeron que era uno de sus marineros, pero «el forastero avanzó silenciosamente, y vi-

mos que su rostro era tan negro como el ébano, y realmente en este momento se nos podría perdonar por preguntarnos si era un habitante de este o del otro mundo [...] nos mantuvimos valientemente firmes, y si los cielos hubieran caído sobre nosotros difícilmente podríamos haber estado más asombrados que cuando el extraño de rostro oscuro gritó, "Soy el teniente Pim, antes del *Herald* y ahora del *Resolute*, y el capitán Kellett está en la isla *Dealy*!"

Abalanzarse sobre él y agarrarlo de la mano fue el primer impulso, porque el corazón estaba demasiado henchido para que la lengua hablara. El anuncio de que el alivio estaba cerca, cuando se suponía que no había ninguno ni siquiera dentro del Círculo Polar Ártico, fue demasiado repentino, inesperado y alegre para que nuestras mentes lo comprendieran de inmediato. La noticia corrió con la rapidez del relámpago, en el barco estaban todos conmocionado; los enfermos, olvidando sus males saltaban de sus hamacas; los artesanos dejaron caer sus herramientas y la cubierta inferior quedó libre de hombres porque todos corrieron hacia la escotilla para asegurarse de que un extraño estaba realmente entre ellos, y que su historia era cierta. El desánimo huyó del barco, y el teniente Pim recibió una bienvenida, pura, sincera y agradecida, que seguramente recordará y apreciará hasta el final de sus días.»

Se trataba de miembros de la expedición de Edward Belcher, que buscaba a Franklin desde el este, y los acompañaron en trineo cerca de la isla de *Melville*, donde estaba su barco, también atrapado entre el hielo. En abril, todos se dirigieron en trineo a la isla *Beechey* a encontrar el barco *North Star*, el único de los cinco de Belcher que sobrevivió a la travesía. Finalmente, todas las tripulaciones embarcaron y llegaron a In-

glaterra en septiembre de 1854. McClure se convirtió en el primer explorador en atravesar el Paso del Noroeste, aunque lo hizo en parte navegando y en parte en trineos. La travesía marítima la consiguió el siguiente navegante.

## ROALD AMUNDSEN

El famoso explorador noruego, dirigió la primera expedición en navegar con éxito el Paso del Noroeste, a bordo del velero Gjøa con seis compañeros. Escribió, «La historia de esta rama de la exploración, que se enfocó en conquistar el hielo perpetuo de los polos, brilla con un esplendor propio y puro, no solo por la blancura de los campos de nieve y los extraños signos celestiales del Ártico, sino también por el idealismo verdadero e inmaculado que la inspira.» Partiendo de Oslo el 16 de junio de 1903, la expedición recorrió el mar de *Labrador*, la bahía de *Baffin* y los estrechos de *Lancaster*, *Peel*, *James Ross* y *Rae*, hasta finalmente llegar al puerto natural de *Gjøa Haven*, donde quedaron atrapados por el hielo durante casi dos años.

Establecidos en este lugar la expedición se enfoca en investigar la variación magnética y otros experimentos geográficos. Un día, avistan unos objetos lejanos, Amundsen escribe, «Me apresuré a bajar a buscar mi binocular que apunté hacia el rebaño de renos, y allí había cinco hombres. "¡Esquimal!" Habíamos estado discutiendo sobre esquimales con frecuencia y extensamente, pero por una u otra razón todos habíamos considerado muy improbable que encontráramos alguno. Estábamos ya cerca de finales de octubre y pensábamos que los es-

quimales estaban extintos y habían sido relegados al olvido. Y aquí estaban, frente a nosotros.» El contacto con los habitantes del hielo fue muy valioso para la expedición, ya que pasaron largos meses conviviendo con ellos y aprendiendo sobre su cultura y modo de vida. Este encuentro se refleja en páginas de gran valor antropológico.

El 13 de agosto de 1905, después de dos años atrapados en *Gjøa Haven*, la expedición partió. Navegaron por los estrechos al sur de la isla *Victoria* y luego costearon por la isla *Herschel*, bordeando el mar de *Beaufort*. Después de cruzar el estrecho de *Bering*, la expedición llegó finalmente a *Nome*, en Alaska, el 31 de agosto de 1906.

## STAN ROGERS

*Northwest Passage* (1981)

Westward from the Davis Strait 'tis there 'twas said to lie
The sea route to the Orient for which so many died
Seeking gold and glory, leaving weathered, broken bones
And a long-forgotten lonely cairn of stones

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage*
*To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea*
*Tracing one warm line through a land so wild and savage*
*And make a Northwest Passage to the sea*

Three centuries thereafter, I take passage overland
In the footsteps of brave Kelsey, where his Sea of Flowers began
Watching cities rise before me, then behind me sink again
This tardiest explorer, driving hard across the plain

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage*
*To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea*
*Tracing one warm line through a land so wild and savage*
*And make a Northwest Passage to the sea*

And through the night, behind the wheel, the mileage clicking west
I think upon Mackenzie, David Thompson and the rest
Who cracked the mountain ramparts and did show a path for me
To race the roaring Fraser to the sea

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage*
*To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea*
*Tracing one warm line through a land so wild and savage*
*And make a Northwest Passage to the sea*

How then am I so different from the first men through this way?
Like them, I left a settled life, I threw it all away
To seek a Northwest Passage at the call of many men
To find there but the road back home again

*Ah, for just one time I would take the Northwest Passage*
*To find the hand of Franklin reaching for the Beaufort Sea*
*Tracing one warm line through a land so wild and savage*
*And make a Northwest Passage to the sea*

# V. Bibliografía

# ROALD AMUNDSEN —
## MY LIFE AS AN EXPLORER

GARDEN CITY NEW YORK
DOUBLEDAY, PAGE & COMPANY
1927

Olao Magno. *Historia de gentibus septentrionalibus* (Antverpiae, 1562).

[Isaac de La Peyrère] «Description of Greenland», Adam White. *A collection of documents on Spitzbergen & Greenland,* pp.177-249 (New York, 1855).

Isaac de La Peyrère. *Relation du Groenland,* pp. 132-149 (Paris, 1647).

Hans Egede. *A description of Greenland: shewing the natural history, situation, boundaries, and face of the country; the nature of the soil; the rise and progress of the old Norwegian colonies; the ancient and modern inhabitants; their genius and way of life, and produce of the soil; their plants beasts, fishes, etc. Translated from the danish* (London, 1745).

Thomas Rundall. *Narratives of voyages towards the North-West in search of a passage to Cathay and India, 1496-1631*, pp. 229-245 (New York, 1849).

Gustav Nieritz. *Hans Egede der Grönlandfahrer* (Berlin, 1845). *Hans Egede, missionary to Greenland* (Philadelphia, 1874).

Gustav Nieritz. *Hans Egede, missionary to Greenland* (Filadelfia, 1874).

Hugh Craig. *Great arctic travelers* (New York, 1891).

J.E. Patterson. *The Sea's Anthology* (London, 1913).

Chesley W. Sanger. «The origins of british whaling: Pre-1750 english and scottish involvement in the northern whale fishery.» *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, V, nº 3, pp.15-32. (Ottawa, julio, 1995).

Michael Harbsmeier. «Bodies and voices from Ultima Thule: Inuit Explorations of the Kablunat from Christian IV to Knud Rasmussen». Michael Bravo, Sverker Sörlin. *Narrating the Arctic. A cultural history of nordic scientific practices* (Science History Publications. USA, 2002).

Leena Miekkavaara. «Unknown Europe: The mapping of the Northern countries by Olaus Magnus in 1539.». *Belgeo. Revue belge de géographie*. (Bruxelles, 3-4, 2008).

Frank Jacobs. «Frisland, an italian fabrication in the North Atlantic.» *Strange Maps* (23/7/2010).

[Antonio Pigafetta] *Il viaggio fatto da gli spagnivoli a torno a'l mondo* (Venecia, 1536).

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five bookes. The third part*, pp. 806-808 (London, 1625).

[Churchill, Awnsham and John]. *A collection of voyages and travels, some now first printed from original manuscripts, others now first published in english. In six volumes.* Vol II, pp. 363-406 (London, 1744).

Carlo Amoretti. *Primo viaggio intorno al globo terracqueo ossia ragguaglio della nauigazione alle Indie Orientali per la via d'Occidente fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta* (Milano, 1800)

John Barrow. *A chronological history of voyages into the arctic regions; undertaken chiefly for the purpose of discovering a North-East, Noth-West, or polar passage between the Atlantic and Pacific, from the earliest periods of Scandinavian navigation to the departure of the recent expeditions under the orders of captains Ross and Buchan,* pp.164-252 (London, 1818).

Frederick William Beechey. *A voyage of discovery towards the North Pole*, pp.233-261 (London, 1843).

«The discoverie of the iles of Frisland, Iseland, Engroveland, Estotiland, Drogeo, and Icaria, made by M. Nicolas Zeno, Knight, and M. Antonio his Brother.» Richard Hakluyt. *Divers voyages touching the discoverie of America and the islands adjacent*, pp.19-26 (London, 1850).

Gerrit de Veer. *The three voyages of William Barents to the arctic regions (1594, 1595, and 1596)* (London, 1876).

Edwin M. Bacon. *Boys Hakluyt* (New York, 1909).

Clare Elizabeth Painting Stubbs, M. A. *Abraham Fleming: writer, cleric and preacher in Elizabethan and Jacobean London* (Royal Holloway. University of London. 21 April 2011).

## Martin Cabot

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp. 806-808.

Richard Hakluyt. *Divers voyages*, pp.72-90 (London, 1850).

Richard Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation.* Vol VII, pp. 141-157 (Glasgow, 1904).

## Martin Frobisher

*A true reporte of the laste voyage into the West and Northwest regions, &c. 1577, worthily atchieved by Capteine Frobisher of the sayde voyage the first finder and generall. With a description of the people there inhabiting, and other circumstances notable. Writte by Dionyse Settle, one of the companie in the sayde voyage, and servant to the Right Honourable the Earle of Cumberland* (London, 1577).

Richard Hakluyt. *The third and last volume of the voyages, navigations, traffiques and discoveries of the English Nation, and in some few places, where they have not been, of strangers, perfomed within and before the time of these hundred yeeres, to all parts of Newfound world of America, or the West Indies, from 73 degrees of Northerly to 57 of Sourtherly latitude*, pp.29-98 (London, 1600).

*Jens Munk, Martin Frobisher, Godske Lindenau. Drie voyagien gedaen na Groenlandt, om te onderzoeken of men door de naeuwte Hudsons soude konnen seylen; om alsoo een doorvaert na Oost-Indien te vinden* (Amsterdam, c.1665), primera traducción holandesa, con ilustraciones de Christoffel van Sichem IV. Transcripción *Digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren.*

John Pinkerton. *A General Collection of the best and most interesting voyages and travels in all parts of the world; many of which are now translated into english*. Vol.12, pp.490-559 (London, 1812).

Abraham Fleming. «A rythme decasyllabicall upon this last luckie voyage of worthie captaine Frobisher. 1577» Egerton Brydges. *Restituta, or titles, extracts, and characters of old books in english literature revived*. Vol.lI, pp.202-203 (London, 1815).

John Barrow. Op.Ct.pp. 77-98.

Thomas Rundall.Op.Ct.pp. 7-34.

Richard Collinson. *The three voyages of Martin Frobisher in search of a passage to Cathaia and India by the North-West. A.D. 1576-8* (London, 1867).

Miller Christy. *The voyages of captain Luke Foxe of Hull, and captain Thomas James of Bristol, in search of a North-West passage, in 1631-32: with narratives of the earlier North-West voyages of Frobisher, Davis, Weymouth, Hall, Knight, Hudson, Button, Gibbons, Bylot, Baffin, Hawkridge, and others.* Vol.I, pp. 37-59 (London, 1894).

Richard Hakluyt, *The principal navigations*, pp. 204-375.

Edward John Payne, ed. *Voyages of Hawkins, Frobisher and Drake*, pp. 83-192 (Oxford, 1907).

John Davis

Richard Hakluyt. *The third and last volume of the voyages*, pp.98-121.

John Barrow. Op.Ct.pp. 105-125.

Thomas Rundall.Op. Ct., pp. 35-51.

Albert Hastings Markham. *The voyages and works of John Davis, the navigator* (London, 1880).

Richard Hakluyt, *The principal navigations*, pp. 381-445.

Miller Christy. Op.Ct., pp. 60-79.

George Weymouth

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp. 809-814.

Miller Christy. Op.Ct., pp. 80-86.

John Knight

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp. 827-835.

Miller Christy, Op.Ct., pp.106-113.

Paréntesis español

*Comentarios de D.García de Silva y Figueroa de la embajada que de parte del Rey de España Don Felipe III hizo al Rey Xa Abas de Persia. Los publica la Sociedad de Bibliófilos Españoles.* Tomo Segundo, pp.186-194 (Madrid, 1905).

«A Relation the Discovery of the Strait Anian; made by me, Capt. Lorenzo Ferrer Maldonado, in the Year 1588; in which is given the Course of the Voyage, the Situation the Strait, the Manner in which it ought to be fortified, and also, the Advantages of this Navigation, and the Loss which will arise from not prosecuting it». [Relación del Descubrimiento del estrecho de Anián que hice yo el capitán Lorenzo Ferrer Maldonado el año 1588]. John Barrow. *A chronological history of voyages into the arctic regions* (Londres, 1818). Apéndice II, pp.24-48. Copiado, «carefully revised with attention», y traducido del manuscrito original en posesión del duque del Infantado por Juan Bautista Muñoz en Madrid el 24 de marzo de 1781.

[Lorenzo Ferrer Maldonado] *Viaggio* [...] tradotto [...] Carlo Amoretti (Bologna, 1812).

[Lorenzo Ferrer Maldonado] *Voyage* [...] traduit [...] Charles Amoretti (Plaisance, 1812)

Valeriano Sánchez Ramos, Alfonso Viciana Martínez-Lage. «Lorenzo Ferrer Maldonado: el almeriense que descubrió el estrecho de Bering». *Real. Revista de Estudios Almerienses*, nº1, Almeria 2021.

## Henry Hudson

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp. 596-610.

Johann Reinhold Forster. *Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden* (Frankfurt, 1784). Traducción inglesa*: History of the voyages and discoveries made in the north (*London, 1786), pp.324-327.

Frederick William Beechey. Op.Ct., pp.262-282.

Georg Michael Asher. *Henry Hudson, the navigator* (London, 1860).

Miller Christy. Op.Ct., pp. 114-162.

Hen.C. Murphy. *Henry Hudson in Holland: An inquiry into the origin and objects of the voyage which led to the discovery of the Hudson river* (The Hague, 1909).

## James Hall

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp.814-828, 831-844.

John Gatombe. «A Voyage into the North-West passage, undertaken in the year 1612. By the merchants adventurers of London, Sir George Lancaster, Sir Thomas Smith, Mr. Ball, Mr. Cocken, and Mr. James Hall, being venturer with them, and general of both the ships». *A collection of voyages and travels, some now first printed from original manuscripts, others now first published in english*. Vol VI, 3ªed., pp.257-269 (London, 1746).

Miller Christy. Op.Ct., pp. 86-106.

C.C.A. [Christian Carl August] Gosch, ed. *Danish Arctic Expeditions, 1605 to 1620. Book I. The danish expeditions to Greenland in 1605, 1606, and 1607; to which is added captain James Hall's Voyage to Greenland in 1612,* pp.82-119 (London, 1897).

### Thomas Button

Miller Christy. Op.Ct., pp. 162-200.

### William Gibbon

Miller Christy. Op.Ct., pp. 201-202.

### Robert Bylot

[[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five,* pp.836-848.

Miller Christy. Op.Ct., pp. 202-248.

Clements R.Markham. *The voyages of William Baffin, 1612-1622,* pp.103-137 (London, 1881).

### William Hawkridge

Miller Christy. Op.Ct., pp. 248-259.

### Jens Munk

[Churchill, Awnsham and John]. «An account of a most dangerous voyage performed by the famous captain John Monck, in the years 1619, and 1620. By the special command of Cristian IV. King of Denmark, Norway,

etc., to Hudson's Straits, in order to discover a passage on that side, betwixt Greenland and America to the West-Indies. With a description of the old and new Greenland, for the better elucidation of the said treatise.» *A collection of voyages and travels, some now first printed from original manuscripts, others now first published in english. In six volumes.* Vol I, pp. 482-515 (London, 1732).

C.C.A. Gosch, ed. *Danish Arctic Expeditions, 1605 to 1620. Book II. The expedition of captain Jens Munk to Hudson's Bay in search of a north-west passage in 1619-20* [Navigatio Septentrionalis] (London, 1897).

«Una exploración geográfica en el siglo XVII. El paso hacia las Indias por el Noroeste». *El Monitor de la Educación Común*. (Buenos Aires, nº723, 31/3/1933).

### Edward Pellham

«God's power and providence shewed in the miraculous preservation and deliverance of eight englishmen left by mischance in Greenland, anno 1630, nine moneths and twelve days. With a true relation of all their miseries, their shifts, and hardship they were put to their food, etc, such as neither heathen nor christian men ever before endured. Faithfully reported by Edward Pellham, one of the eight men aforesaid.» [Edición original, London, 1631]. Adam White. *A collection of documents on Spitzbergen & Greenland,* pp.257-283 (New York, 1855).

Tobias George Smollett. «A brief narrative of the wonderful preservation of eight men, who were left behind by their ship's company in the Year 1630, on the coast of Greenland.» *Compendium of authentic and entertaining voyages, digested in a chronological series. The whole exhibiting a clear view of the customs, manners, religion, government, commerce and natural history of most nations in the known world*. Vol.IV, 2ªed., pp.1-13 (London, 1766).

### Luke Foxe

Johann Reinhold Forster. Op.Ct., pp.359-367.
Miller Christy. Op.Ct., Vol.I, pp.liv-cxxx, vol II, pp.261-445.

Thomas James

*The strange and dangerous voyage of Captain Thomas James in his intended discovery of the Northwest Passage into the South Sea, wherein the miseries indured, both going, wintering, returning; and the rarities observed, both philosophicall and mathematicall, are related in this journall of it* (London, 1633).

Tobias George Smollett. Op.Ct, pp.42-78.

[Awnsham and John Churchill] Op.Ci., Vol.II. 3ªed.pp.407-466.

Miller Christy. Op.Ct., Vol.I, pp.cxxx-ccviii, vol II, pp.449-627.

Greenland Company

[Awnsham and John Churchill] Op.Ct., Vol.II. 3ªed.pp.347-358.

Tobias George Smollett. Op.Ct., pp.14-21.

«A short journal of seven other seamen, who being left in 1634 at Spitsbergen, to pass the winter, died there in 1635.» Martin Conway, ed. *Early Dutch and English voyages to Spitsbergen in the seventeenth century* (London, 1904).

III. Hacia Groenlandia

Adam Olearius. *Vermehrte newe beschreibung der Muscowitischen und Persischen Reyse* (Schleswig, 1656, 2ª edición)

*Drie voyagien gedaen na Groenlandt, om te onderzoeken of men door de naeuwte Hudsons soude konnen seylen; om alsoo een doorvaert na Oost-Indien te vinden* (Amsterdam, 1665), traducción holandesa con ilustraciones de Christoffel van Sichem IV.

Claus Christoffersen Lyschander. *Den Gronlandske Chronica* [original, 1607] (Copenhague, 1726).

Hans Egede. Op.Ct., pp.14-15 [sobre el obispo Amand de Skálholt], pp. 15-16 [sobre John Greenlander].

Edward Chappell. «Narrative of a voyage to Hudson's Bay, in His Majesty's ship Rosamond, containing some account of the north-eastern coast of America, and of the tribes inhabiting that remote region.» *The Quarter-*

*ly Review*. Octubre, 1817-Mayo, 1818. Vol. XVIII (London, 1818, pp.199-223). [Sobre el obispo Amand de Skálholt].

Gerrit de Veer. «A treatise of Iver Boty a gronlander, translated out of the north language into high dutch in the yeere 1560». *A true description of three voyages by the North-East towards Cathay and China, undertaken by the dutch in the years 1594, 1595 and 1596, published at Amsterdam in the year 1598 and in 1600, translated into english by William Phillip* (London, 1853), pp.274-280.

C.C.A. [Christian Carl August] Gosch, ed. Op.Ct. pp. 1-81.

Isaac de La Peyrère. Op.Ct.

Michael Harbsmeier. «Bodies and Voices from Ultima Thule: Inuit Explorations of the Kablunat from Christian IV to Knud Rasmussen». Michael Bravo, Sverker Sörlin. *Narrating the Arctic. A cultural history of nordic scientific practices* (Science History Publications. USA, 2002).

## IV. Ross, Franklin, Amundsen

*A voyage of discovery, made under the orders of the admiralty, in His Majesty's ships Isabella and Alexander, for the purpose of exploring Baffin's Bay, and inquiring into the probability of a North-West Passage. By John Ross, K,S. Captain Royal Navy* (London, 1819).

*Journal of a voyage for the discovery of a North-west Passage from the Atlantic to the Pacific; performed in the years, 1819-20, in His Majesty's Ships Hecla and Griper, under the orders of William Edward Parry, R.N., F.R.S., and commander of the expedition* (London, 1821).

*Journal of a second voyage for the discovery of a North-west Passage from the Atlantic to the Pacific; performed in the years, 1821-22-23, in His Majesty's Ships Fury and Hecla, under the orders of William Edward Parry, R.N., F.R.S., and commander of the expedition* (London, 1824).

John Ross. *Narrative of a second voyage in search of a north-west passage, and of a residence in the Arctic regions during the years 1829, 1830, 1831, 1832, 1833; and the discovery of the northern magnetic pole* (London, 1835).

*Three voyages for the discovery of a Northwest Passage from the Atlantic to the Pacific, and narrative of and attempt to reach the North Pole, by Sir W. E. Parry, Capt. R.N., F.R.S.* (New York, 1844).

Obsborne. *Stray leaves from an arctic journal* (New York, 1852).

*The discovery of the North-West Passage, by H.M.S. "Investigator", Capt. R. M'Clure, I850, 1851, 1852, 1858, 1854, edited by Captain Sherard Osborn, C.B., &c.* [...] *from the logs and journals of Capt. Robert Le M'Clure* (London, 1857).

Hugh Craig. *Great arctic travelers* (London, 1898).

Roald Admunsen. *The North-West Passage; being the record of a voyage of exploration of the ship 'Gjöa' 1903-1907*. 2 vol. (London, 1908).

Roald Amundsen. *My life as an explorer* (New York, 1927).

Gillian Hutchinson. *Sir John Franklin's Erebus and Terror Expedition: Lost and Found* (London, 2017).

Michael Palin. *Erebus, one ship, two epic voyages, and the greatest naval mystery of all time* (Canada, 2018).

## V. Bibliografía

John Narborough. *An account of several late voyages* (London, 1694)

Captain James Burney. *Chronological history of North Eastern voyages of dicovery, and of the early Eastern navigations of the russians* (London, 1819).

*Manual of the natural history, geology and physics of Greenland and the neighbouring regions prepared for the use of the Arctic expedition of 1875, under the direction of the Arctic Committee of the Royal Society and edited by T. Rupert Jones. Together with Instructions suggested by the Arctic Committee of the Royal Society for the use of the expedition published by authority of the Lords Commissioners of the Admiralty* (London, 1875).

William James Mills. *Exploring polar frontiers: A historical encyclopedia* (2 vol.) (Oxford, 2003).

Evan. T. Jones, «Charting the world of English fishermen in early modern Iceland». *Mariner's Mirror*, 90 (Bristol, 2004).

Kit Mayers. *North-east passage to Muscovy: Stephen Borough and the first Tudor explorations* (United Kingdom, 2005).

Jessica S. Hower. *Tudor Empire. The making of Early Modern Britain and the British Atlantic World, 1485-1603* (Switzerland, 2020).

Glenn M. Stein. *Discovering the North-West Passage. The four-year Arctic odyssey of H.M.S. Investigator and the McClure expedition* (Jefferson, North Carolina 2015).

## VI. Recopilaciones de libros de viajes digitalizados[176]

Richard Haklvyt. *The principal navigations, voiages, traffiques and discoveries of the English nation, made by sea or overland, to the remote and farthest distant quarters of the earth, at any time within the compasse of these 1500 yeeres. Devided into three severall volumes, according to the positions of the regions, whereunto they were directed*. 6 vol. (London, 1598-1600).

[Samuel Purchas]. *Purchas his pilgrimes in five bookes* (London, 1625).

John Narborough, Captain Jasmen Tasman, Captain John Wood, Frederick Marten of Hamburgh. *An account of several late voyages & discoveries to the south and north towards the Streights of Magellan, the South Seas, the vast tracts of land beyond Hollandia Nova &c.: also towards Nova Zembla, Greenland or Spitsberg, Groynland or Engrondland, &c.* (London, 1694).

[Awnsham and John Churchill]. *A collection of voyages and travels, some now first printed from original manuscripts, others now first published in english.* 6 vol. (London, 1732).

Robert Kerr. *A general history and collection of voyages and travels, arranged in systematic order. Forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery, and comerce, by sea and land, from the earliest ages to the present time.* 18 vol. (Edinburgh-London, 1811-1824).

Richard Hakluyt and Edmund Goldsmid. *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the english nation*. 16 vol (Edinburgh, 1885-1890).

Samuel Purchas. *Hakluytus posthumus, or purchase his pilgrims. Contayning a history of the world, in sea voyages and lande travells, by englishmen and others*. 20 vol. (Glasgow, 1905-1907).

[176] onlinebooks.library.upenn.edu | archive.org | books.google.es